3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
B/Lux 4,50 €
NL 4,90 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



B13411

Werkstatt:

- Schönheide en miniature
- Geänderte Elektrik in Rocos VT 602

Unter die Lupe genommen:

- Liliputs Schienenreinigungswagen
- Brekinas Eriba-Wohnwagen
- H0-Alco C425 von Atlas
- N-Digital-Platine von AMW
- Nochs Spiellandschaft
- Bemos Glacier-Express-Wagen
- H0-Flachwagen Rs von Trix
- Set 100 von Lenz
- Tilligs DR-56

Von Wien an die Adria
150 Jahre Südbahn

Reiseziel Barcelona
Der Französische Bahnhof

DR-Loko-Motive
Spiel mit Licht und Schatten

Auf Meister-Kurs
Modellbau macht Spaß

Wiederaufbau Süd
Schönheider Feiertage

Großpuzzle mit Rheingold-Domecars

VEB: Vom Schienenbus zum Erfolgs-EVU

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Seminarscheine... 76

... verteilt MEB-Modellbauer Michael Robert Gauß nicht, aber lernen kann man sicher etwas bei ihm.



16 Zimmer mit Aussicht

Der umtriebige Jörg Petry ist mit seinen diversen Unternehmen ein Bewahrer der Reisekultur auf Schienen.



58 Aufgehellt

Rocos VT602 wird durch ein paar elektronische Umbauten aufgewertet.

24 Inselbetrieb

In Schönheide Süd dampft es wieder und wer weiß, was noch alles möglich ist?



Titel: Der Aussichts- und der TEE-Wagen stammen von Lima, die Figuren von Preiser.
Foto: Stirl





84 Reif für die H0-Insel

Die Spiekerooger Inselbahn baute Günther Poppe detailverliebt auf 22 Segmenten in 1:87 nach.

GEWERKSCHAFTEN

Alle Räder stehen still!

Foto: Mike Heger



In Frankfurt demonstrierten GdL-Mitglieder für den eigenen Tarifvertrag des fahrenden Personals.

● Selten haben Streiks für so viel Wirbel gesorgt wie die kurzen Warnstreiks der drei Eisenbahner-Gewerkschaften Anfang Juli. Und zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses stand ein noch größerer Streik im Raum, der, sollten sich die GdL-(Gewerkschaft der Lokführer)-Mitglieder in einer Urabstimmung dafür entscheiden, noch gravierendere Ausmaße annehmen könnte. Während die anderen beiden Gewerkschaften Transnet und GDBA (Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter) sich am 9. Juli mit der DB AG zügig auf einen Abschluss mit einer Tariferhöhung von rund 4,5 Prozent einigten, will die GdL deutlich mehr, vor allem ein wesentlich höheres Grundgehalt für Berufseinsteiger und einen eigenen Tarifvertrag für das fahrende Personal. Für die DB AG problematisch ist, dass ein stärkeres Nachgeben gegenüber der GdL den anderen beiden Gewerkschaften Nachverhandlungen erlaubt. Die Situation ist verfahren.

Foto: Schulz



Es sind nicht viele Streikende an neuralgischen Punkten wie dem Berliner Hauptbahnhof nötig, um den Bahnverkehr lahmzulegen.

SACHSEN

Endlich weicht nicht nur der Mitropa-Charme

● Mitten in den Sommer fällt der Abriss der Sommerhalle. Ort des Geschehens der Bahnhof Bad Schandau im Elbsandsteingebirge, der bis ins kommende Jahr grundlegend saniert und umgebaut wird. Der Bahnhof war erst mit dem Bau der Strecke nach Neustadt (Sachs.) entstanden, denn bis dahin galt der heutige Haltepunkt Krippen als Bahnhof für Bad Schandau. Mit dem Wegfall der Grenz- und Zollkontrollen und dem Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen zeigte sich der Bahnhof in allen Belangen den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Zu niedrige Bahnsteige, keine behindertengerechten Zugänge und ein gewisser Mitropa-Kioskcharme prägten die Verkehrsstation. Ab 2008 sollen das denkmalgeschützte Empfangsgebäude sowie die modernen Bahnsteige für die zahlreichen Bahnkunden wieder voll nutzbar sein. Dann gehören die zwischenzeitlichen Streitigkeiten in Bezug auf Lok-Abstellgleise mit der ITL sicher ebenso der Vergangenheit an. Bis der Bahnhof renoviert ist, müssen die Fahrgäste mit manch Einschränkungen beim Zugang und beim Zugverkehr leben.



Foto: Emersleben

Der Hausbahnsteig mit seiner Überdachung ist am 14. Juli 2007 schon ein Opfer der Baggerschaufeln geworden.

LUXEMBURG – FRANKREICH

Neue Langstrecken-Rola

● Seit Juli 2007 existiert eine neue Rola-(Rollende Landstraße)-Verbindung vom luxemburgischen Rangierbahnhof Bettembourg ins südfranzösische Perpignan. Während momentan nur ein Zug täglich unterwegs ist, sollen bis zum Jahr 2015 bis zu 15 Züge pro Tag verkehren. Die Lkw fahren über eine Rampe im Bettembourger Rangierbahnhof, nahe dem Containerterminal, auf die Rola. Die anschließende Reise dauert rund 15 Stunden. Nachdem die offizielle Einweihung der Rola bereits vor etlichen Wochen stattgefunden hatte, nahm die Anlage jedoch erst jetzt im Juli den regulären Betrieb auf. Insgesamt kostet das Projekt rund 54 Millionen Euro. Dazu wurden von der französischen Betreiberfirma Lorry-Rail Spezialwagen gebaut, die alleine rund 23 Millionen Euro kosteten. Geplant ist in der ersten Zeit, rund 30 000 Lastwagen jährlich auf der neuen Verbindung zu befördern.

SCHWEIZ

Leibesübungen


Foto: Armin Schmutz

Dass der Weg etwas mehr Anforderungen an Wandernde stellt als der Sonntagsspaziergang, davon konnten sich die Anwesenden anlässlich einer kurzen Probewanderung selbst überzeugen.

● Am 28. Juni 2007 wurde der neue Gottardo-Bahnwanderweg eingeweiht und ein neuer Wanderführer vorgestellt. Rechtzeitig zum Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn" ermöglicht der nun durchgehende Wanderweg nördlich des Gotthards von Göschenen nach Erstfeld (23,8 Kilometer) und im Süden von Airolo nach Biasca (zehn Kilometer zu Fuß, Teilstrecken mit Postauto) reichlich Bahnerlebnisse. Das Taschenbuch „Wanderweg Gottardo, zu Fuß entlang der Gotthardbahn" von Kilian T. Elsasser bietet 200 Seiten Hintergrundinformationen, von Wandervorschlägen bis hin zu Tipps für Unterkunft und Verpflegung. Der Weg eröffnet immer wieder neue Blickwinkel auf die spektakuläre Eisenbahnline. In aufwendiger Arbeit wurde ein atemberaubendes Hängebrückenwerk über die Reuss erstellt. Der anwesende SBB-Boss Andreas Meyer freute sich nicht nur über den neuen Wanderweg, sondern auch über die noch bevorstehenden Gotthardfeste am 8. und 9. September 2007 in Erstfeld und Biasca mit historischen und modernen Zugkompositionen (Infos: www.sbb.ch). Bezugsquelle Wanderführer: www.gottardo-wanderweg.ch; www.sbb.ch/gottardo für 29.90 CHF/19,90 Euro.


Foto: Seraphin

Die erste Lok der Zweisystembaureihe 372 im neuen Farbschema der Tschechischen Staatsbahn ist die 372010. Ungewöhnlich, aber doch interessant wirkt die Maschine am 15. Juli 2007 vor einem Autozug am Haltepunkt Königstein im Elbtal auf deutscher Seite.

Handwerkliches Können gefragt


Dr. Karlheinz Haucke

Urlaub ist nicht alles im Leben, aber eine gute Gelegenheit, sich auch bei Tätigkeiten zu entspannen, zu denen man sonst kaum Zeit findet. Beim Mauern, Verfugen, Verputzen und Estrichlegen stellte ich so einmal mehr fest, dass handwerkliche Fertigkeiten nicht nur meinem Verein nutzen, sondern auch als nicht zu unterschätzender Ausgleich zu betrachten sind.

Mal ganz abgesehen davon, dass bekanntlich die Axt im Hause den Zimmermann spart, was keineswegs als Absage an mittelständische Handwerker verstanden werden sollte, ist es grundsätzlich von Vorteil, wenn man sein oder überhaupt ein Handwerk versteht. Das gilt im übrigen auch für den Journalismus, der erst im vorigen Jahrhundert teilakademisiert wurde. Nicht von ungefähr spricht man noch immer von der schreibenden Zunft.

Dass auch alle Beteiligten und zumal die für Entscheidungen bei der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn Verantwortlichen ihr Handwerk verstehen, kann man nur hoffen. Ob der per Bundeskabinettsbeschluss auf den Weg gebrachte Gesetzentwurf „zu einem positiven Ergebnis", so DB-Vorstand Otto Wiesheu, führt und, falls ja, für wen, wird sich erst noch herausstellen. Der sich regende Widerstand, auch bei diversen Landesregierungen, zeigt unmissverständlich, dass es genügend Anlass gibt, sich Sorgen zu machen.

Den Blick nach Großbritannien oder auf die Deutsche Post braucht man da gar nicht erst zu bemühen. Aber wie heißt es doch so schön? Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Bahnwelt Aktuell

Eisenbahn-Touristik

Ein Vierteljahrhundert IGE



Eigens für das Jubiläum wurde der IGE-Eurorunner ER 20013 mit neuer Werbefolie beklebt und rangierte die Sonderzüge zu ihren Abstellplätzen.

● Am 30. Juni 2007 stand ganz Hersbruck Kopf, denn an diesem Wochenende feierte die bekannte IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG) Hersbruck ihr 25-jähriges Bestehen und präsentierte Fotografen und Besuchern ein hervorragendes Festprogramm. Aus Passau reisten 01 533 und ein Schienenbus an, der kurz darauf zu Pendelfahrten nach Neuhaus eingesetzt wurde. 01 1066 brachte ihren Sonderzug aus Stuttgart, 41 018 kam aus München und auch 18 201 besuchte die IGE und durfte auf der Strecke nach Nürnberg mit vollbesetztem Sonderzug zeigen, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Während beide 01 zu einer Rundfahrt über Sulzbach-Rosenberg, Neuhaus und Velden starteten, konnte man im Zug mit 41 018 ebenso auf einem Rundkurs um Hersbruck fahren. Am Bahnhof standen zur Besichtigung diverse Loks aus der Siemens-Fabrikation: Die Weltrekordlok 1216.050, Eurosprinter 127 001, der ECTS-Test-Desiro und die nagelneue schwarze 189 929. 10 001 qualmte dank öliger Lappen im Schlot gemütlich vor sich hin und war der heimliche Star der Ausstellung. Auf dem weitläufigen Bahnhofsgelände konnte man bei Livemusik und kleinen Leckereien entspannen und den Interviews mit Moderator Hagen von Ortloff zuschauen und zuhören.



Fotos: Mann

189 929 wirbt für grenzenlose Mobilität und besitzt Zulassungen für Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Slowenien und Ungarn.

Ruhrgebiet

Streit zwischen VRR und DB AG

● Zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB AG ist ein Streit entbrannt. Gegenstand sind deutlich gekürzte Zahlungen des VRR an die Bahn. Der VRR begründete die um 21 Millionen Euro verringerte Zahlung fürs erste Halbjahr 2007 mit der schlechten Leistung der Bahn. Die DB AG kündigte daraufhin an, künftig keine Sonderzüge mehr im Auftrag des VRR zu fahren. Dabei gehe es derzeit vor allem um Züge zur Love-Parade in Essen am 25. August und um Fußballsonderzüge. Außerdem drohte die DB AG mit der Einstellung von Zugverbindungen und einer Klage gegen den VRR. Der VRR wiederum will bereits kurzfristig Ausschreibungen von rund zehn Millionen Zugkilometern zum Fahrplanwechsel 2008 vornehmen. Künftig solle verstärkt ausgeschrieben werden, um Kosten zu sparen und dennoch ein qualitativ hochwertiges Angebot ermöglichen zu können.

Zwischenhalt

■ **Der erste Reisezug von Indien nach Bangladesh** seit 1965 ist am 8. Juli 2007 im Bahnhof von Dhaka angekommen. Die Unterbrechung war Folge des Krieges zwischen Indien und Pakistan, zu dem Bangladesh damals gehörte.

■ **Am 5. Juli** fuhr der erste durchgehende Güterzug unter Fahrdraht mit der Mehrsystem-E-Lok 189 911 der CTL von Polen (Brzeg) nach Deutschland (Leuna). Im Bahnhof Frankfurt-Oderbrücke wurde sie auf den Namen „Zabrze“ getauft.

■ **Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG** hat den Vertrag für den Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn um drei Jahre verlängert. Nunmehr ist das Vertragsende auf Mai 2011 datiert.

■ **In Dresden-Altstadt** wurde am 17. Juli 2007 die neue Fahrzeugwerkstatt der DB Regio AG ihrer Bestimmung übergeben. 88 Mitarbeiter warten künftig im Drei-Schicht-Betrieb 55 Triebwagen, 46 E-Loks und 147 Reisezugwagen.

■ **Die feste Fehmarnbelt-Querung** kommt. Darauf haben sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein dänischer Amtskollege Flemming Hansen geeinigt. Die Parlamente müssen sich noch mit dem Projekt befassen, außerdem ist ein Staatsvertrag nötig.

■ **Im Jahre 2015** sollen Züge der Usedomer Bäderbahn (UBB) von Barth weiter bis nach Prerow rollen. Seit Mitte Juli läuft die Planfeststellung für die Durchfahrt Zingst.

■ **Die dänische Staatsbahn DSB** hat mit ihrem britischen Partner First Group die dänisch-schwedische Ausschreibung des Öresundverkehrs gewonnen. Dabei handelt es sich um die Linien beiderseits des Öresunds sowie nach Göteborg, Kalmar und Karlskrona in Schweden.

■ **Das Royal Institute of British Architects** hat Lord Norman Foster für den Umbau des Hauptbahnhofes Dresden mit dem britischen Architekturpreis ausgezeichnet.

■ **Die Kleinbahn Buckow – Müncheberg** ist seit 22. Juni im Eigentum der Museumsbahn. Damit ist eine sieben Jahre lange Zeit mit Unklarheiten zu Ende.

■ **Die Rübelandbahn** im Harz soll bald wieder elektrisch betrieben werden. Das teilte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre anlässlich der Verabschiedung des Nachtragshaushaltes mit.



Foto: Brüggemann

Das neue Dach im Eisenbahnmuseum bietet nun den Museumswagen Schutz vor Regen, ein paar Schönheitsarbeiten möchte der Verein noch vornehmen.

MUSEUMSBAHN

Neues Schutzdach

● Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM) hat den ersten fertiggestellten Teilabschnitt des Ausbaus seines Eisenbahnmuseums in Aumühle am 5. Juli 2007 vorgestellt. Gemeinsam mit dem Bürgermeister und Vertretern der Sparkassenstiftung, die das Projekt mit 18 400 Euro unterstützt haben, wurde ein Dach über dem Gleis 15 seiner Bestimmung übergeben. Der VVM-Ehrenvorsitzende Günter Dolezaal berichtete aber auch schon von den nächsten Plänen. Derzeit baut man in Aumühle eine Dreiwegweiche ein, um den engen Raum in dem ehemaligen Bahnbetriebswerk gut nutzen zu können. Weiter berichtete Dolezaal, dass man eine neue Werkstatt hinter dem historischen Lokschuppen bauen möchte. Seit 1972 ist der traditionsreiche Verein in dem Lokschuppen in Aumühle. In den 1970er-Jahren fuhr man auch mit Dampfzügen im Betriebswerk Aumühle. Schmunzelnd fügt Dolezaal hinzu: „Die Aumühle-Prellbocker Eisenbahn", denn der Dampfzug fuhr nur vom Lokschuppen bis zum Prellbock des Ausziehgleises. Am Schönberger Strand nördlich von Kiel betreibt der Verein eine eigene Museumsbahn mit Straßenbahn. Das Museum in Aumühle ist das ganze Jahr sonntags von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

BAYERN

Umgefallen



Foto: Dollinger

Der Wagen kam schließlich in Seitenlage zum Liegen und blockierte fünf Gleise, der restliche Getreidezug nach Zwangsbremsung wegen Zugabrisses das Ausfahrgleis Richtung Ingolstadt.

● Gegen 15 Uhr kam es am 2. Juli 2007 zu einem Unfall im Treuchtlinger Bahnhof. Während 111 038 im Möhrener Ausziehgleis auf die Freigabe zu einer Rangierfahrt wartete, beschleunigte 189 005 einen Ganzzug Weizen in Richtung Ingolstadt. Nach Überfahrt einiger Weichen entgleiste der letzte Wagen des Zuges mit dem hinteren Drehgestell, wurde zunächst gut 200 Meter mitgeschleift und nach Überfahrt weiterer Weichen schließlich ausgehebelt und umgeworfen. Dabei wurde die 111 seitlich getroffen und beschädigt, unter anderem Anbauten abgerissen und auch der Batteriekasten schwer getroffen. Der Zugverkehr von und nach Donauwörth musste zunächst komplett eingestellt werden, nach Ingolstadt war nur noch eingleisiger Betrieb möglich. Für den Regionalverkehr wurde ein Schienenersatzbetrieb eingerichtet. Nach Aufnahme der Schäden wurde der Getreidezug gegen 17 Uhr in den Bf Treuchtlingen zurückgedrückt, anschließend war eingeschränkter Betrieb auch wieder Richtung Donauwörth möglich. Gegen 19 Uhr traf ein Hilfszug aus Nürnberg ein, die Bergung des Wagens sowie die Wiederherstellung der erheblich beschädigten Gleisanlagen nahmen jedoch einige Zeit in Anspruch und sorgten für erhebliche Behinderungen. Nach einer ersten Einschätzung wurde offenbar ein Hemmschuh am Getreidezug nicht entfernt, was an einer Weiche zur Entgleisung des Wagens führte. Ob dies wirklich die Unglücksursache war, muss aber noch abschließend ermittelt werden.

■ **Railion** will in den nächsten Jahren über 1400 Güterwagen beschaffen. Das ist der Inhalt einer europaweiten Ausschreibung der DB AG. Unter anderen sollen 615 vierachsige Containertragwagen Sgns, 310 Drehgestell-Flachwagen der Gattung R und 283 Schüttgutwagen der Bauart Tds 930 geordert werden.

■ **Ein IC-Steuerwagen** entgleiste am 24. Juli 2007 zwischen München und Augsburg. Grund für den Unfall, der noch vergleichsweise glimpflich endete, war ein ausgebautes Schienenstück, das einem Arbeiter bei Bauarbeiten auf die Gleise fiel.

■ **Der Präsident** der russischen Eisenbahn, Wladimir Jakunin, setzte am 20. Juli 2007 im Siemens-Werk Krefeld-Uerdingen die Fertigung für den ersten russischen Hochgeschwindigkeitszug Velaro RUS in Gang.



Foto: Saßmann

Seit 30. Dezember 2004 besteht für die FS-Baureihe 412 in Österreich eine Streckenzulassung zwischen Brenner und Kufstein und zwischen Arnoldstein und Villach. Nun erhielten diese Zweisystem-Lokomotiven seit 30. März 2007 auch eine Zulassung für die Route Villach – Tauernbahn – Salzburg (Liefering), allerdings nicht für Reisezüge und nicht im Rola-Verkehr. In Deutschland besitzt diese Reihe eine generelle Streckenzulassung. Am 17. Juli 2007 überquert E 412 012 soeben mit einem Güterzug aus Deutschland die fotogene Doppelbrücke (Baujahr 1873) über die Drau in Villach.

Bahnwelt Aktuell

BAYERN

35 Jahre Münchner S-Bahn



Foto: Dr. Brodka

Am Ehrentag wurden den Besuchern die Unterflur-Drehbank, das Beseitigen von Graffiti gezeigt und teilangehobene Wagenkästen zum Motor-/Achsenwechsel vorgeführt.

● Deutschlands größtes S-Bahnsystem feierte am 1. Juli 2007 sein 35-jähriges Bestehen mit einem großen Info- und Bühnen-Programm im Betriebswerk München-Steinhausen, einer historischen Lokparade im Ostbahnhof und reichlich Unterhaltung für rund 10000 Besucher. Eine drei Meter lange Geburtstagstorte in Form eines S-Bahnzuges wurde von den Geschäftsführern Michael Wuth und Norbert Klimt im Ostbahnhof angeschnitten und an die Besucher verteilt. Einst für rund 250 000 Fahrgäste täglich anlässlich der Olympischen Spiele 1972 konzipiert, nutzen heute etwa 800 000 Reisende am Tag das 442 Kilometer lange Gesamtnetz einschließlich zweier Flughafenanbindungen in Richtung Erding-Freising. Der 20-Minuten-Takt verdichtet sich zu den Spitzenzeiten auf zehn Minuten, auf der (Tunnel-)Stammstrecke folgen die Züge dann im Abstand von wenigen Minuten. Der behäbige, aber geräumige ET 420 der Erstausstattung (Siemens-Konsortium) wurde inzwischen vollständig ersetzt vom schnell beschleunigenden, klimatisierten ET 423, der ab 2004 eingeführt wurde (ADtranz/Bombardier) und der als Giederzug mit Jakobsdrehgestellen innen vollen Durchgang bietet. Im Betriebswerk Steinhausen östlich vom Stadtkern werden alle Züge, gereinigt, gewartet, repariert. Große, bewachte Gleisharfen nehmen nachts die abgestellten Züge auf.



Foto: Henschel

Der in NRW tätige Nahverkehrsanbieter Abellio stellte am 19. Juli 2007 seine neuen Flirt-Triebzüge der Öffentlichkeit vor. Ein Zug trat von Essen und einer von Siegen aus die Reise an. Beide trafen sich am Hagener Hauptbahnhof (Bild li.), wo einer der Züge von Hagens Bürgermeisterin auf den Namen der Stadt getauft wurde. Ab Dezember werden die modernen Tw auf der RE 16 von Essen über Hagen nach Siegen eingesetzt.



Fragezeichen

Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann entweder eine von 22 CDs oder eines von zehn Büchern gewinnen.



Die von Italdesign-Guigiaro S.P.A gestalteten Sieben-Wagen-Triebzüge werden mit einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 250 km/h verkehren, sind 187 Meter lang und werden über 400 Sitzplätze anbieten.

Foto: Armin Schmutz

■ In der Zeit vom 12. bis 19. Juli 2007 war ein neuer, italienischer Silberpfeil auf Schweizer Gleisen zur Probefahrt. Es handelte sich um den Neigezug ETR 610.001, von Alstom Ferroviaria in Savigliano, Italien. Zwischen Solothurn und Grenchen, im Wallis sowie zwischen Bern und Thun absolvierte er im Rahmen des Zulassungsverfahrens für die Schweiz Störstrom- und Fahrdrahtanhub-Messungen. Der Zug ist bis auf eine Sektion noch unmöbliert und bis auf den roten Zierstrich auf seiner Nase unbemalt. Eine Tochtergesellschaft von SBB und Trenitalia hat 14 Einheiten bestellt. Die Dreistromzüge (3 kV-DC, 25 kV/50 Hz und 15 kV/16,7 Hz) sollen zunächst in Deutschland, der Schweiz und in Italien verkehren. Wegen Produktionsverzögerungen rechnet man mit einem kommerziellen Einsatz erst ab Fahrplanwechsel Dezember 2008, vor allem im transalpinen Verkehr durch die Schweiz. Im neuen Lötschberg-Basistunnel werden sie unter ETCS ihre Sprintleistung von 250 km/h unter Beweis stellen können. Alstom hat Aufträge für 26 ETR 610 in den Bestellbüchern. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die gemeinsame Tochtergesellschaft von SBB und Trenitalia heißt?





Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 22 CDs „Herzklopfen" und zehn Exemplare des „Lexikon der Modelleisenbahn" verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „V 100/211 und DH 1004". Gewonnen haben: Dr. Schack, Dieter, 10315 Berlin; Martin, Peter, 91207 Lauf; Kolberg, Sven, 19063 Schwerin; Fritzsche, Werner, 52511 Geilenkirchen; Bettenbrock, Harald, 49082 Osnabrück; Schepp, Frank, 35075 Gladenbach; Ahrens, Hans-Jürgen, 20539 Hamburg; Häckl, Nils, 01561 Priestewitz; Durante, Mario, I-30026 Portogruaro (VE); Leinhos, Frank, 99834 Gerstungen; Hahlweg, Jörg, 15537 Erkner; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Munk, Werner, 12049 Berlin; Wagner, Hildegard, 27283 Verden; Lisson, Klaus, 29549 Bad Bevensen; Döring, Bernd, 34327 Körle; Schnelle, Ulrich, 45883 Gelsenkirchen; Erker, Rolf, 04451 Borsdorf; Schlüter, Uwe, 31137 Hildesheim; Winkler, Margit, 95032 Hof; Gerlach, Manfred, 36452 Kaltennordheim; Looschen, Gerd, 27798 Hude.

ÖSTERREICH

VL7 zu Besuch bei der Stainzer Bahn

● Die frühere Heeresfeldbahn Diesellok VL7 (HF 130-C; Gmeinder Fabrik-Nr. 3143; Baujahr 1940) ist diesen Sommer für einige Monate von der Murtalbahn an die Stainzer Lokalbahn in die Südweststeiermark ausgeliehen worden. Aus Anlass des 115-jährigens Bestehens der Strecke Stainz – Preding/Wieselsdorf plante der Verein der Freunde der Stainzer Bahn, unter anderem einen originalgetreuen Rollbock-Güterzug zusammenzustellen, wie er in der Zeit zwischen etwa 1958 und 1980 auf dieser 760-mm-Bahn verkehrte. Von den einstigen Original-Dieselloks befindet sich heute nur noch die VL7 in Österreich, sie hatte zugleich Ende März 1980 den letzten regulären Güterzug auf dieser damals noch den Steiermärkischen Landesbahnen gehörenden Strecke gezogen. Die Lok wurde am 18. Mai 2007 in Murau auf einen Straßen-Tieflader verladen und nach Stainz gebracht. Von der Graz-Köflacher Bahn wurden zwei Normalspur-Güterwagen ausgeliehen und auf vier eigens dafür revidierte Original-Rollböcke verladen. Mit dieser interessanten Rollbock-Garnitur können nun in dieser Saison auf Anfrage interessante Foto-Güterzüge geführt werden. Für den Herbst 2007 ist die Rück-Überstellung der Diesellok VL 7 auf die Murtalbahn vorgesehen.


Foto: Strässle

Die Aufnahme entstand anlässlich einer Sonderfahrt am 29. Juni 2007. Es sind dies übrigens die derzeit letzten in Österreich verkehrenden 760-mm-Rollböcke!

TOP und FLOP

TOP: Günstige Preise

Seit 1. Juli 2007 hat die luxemburgische Bahngesellschaft CFL ein einfaches und billiges Tarifsystem geschaffen, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. So hat man einen neuen Zeitfahrschein eingeführt, der zweistündiges Fahren für 1,50 Euro auf allen Strecken (Bahn und Bus), die von der CFL und einigen anderen Anbietern betrieben werden, ohne Einschränkungen erlaubt. Ein anderer Fahrschein ist der Langzeitfahrschein, der nicht nur einen ganzen Tag, sondern bis zum nächsten Tag um acht Uhr morgens gilt und vier Euro kostet. Dieser Fahrschein erlaubt das gleiche uneingeschränkte Fahren auf dem Bus- und Bahnnetz des Großherzogtums. Daneben gibt es zahlreiche Vergünstigungen für alte Menschen, Behinderte und Kinder. Die Aktion beruht auf der Erkenntnis, dass günstige Preise ein wichtiger Anreiz für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sind. Weitere Infos: www.cfl.lu


Foto: Witry

Moderne Doppelstockfahrzeuge, wie hier im Bild am 20. Juli in Esch-Alzette im Süden Luxemburgs, und ein einfaches, preiswertes Tarifsystem sind seit Juli 2007 die Marktstrategie der CFL.

FLOP: Buga-Kombi-Ticket

Das Kombi-Ticket der DB AG für die Bundesgartenschau (Buga) in Gera läuft weit unter den Erwartungen. Das musste Michael Hahn, Chef der Regionalleitung Südost von DB Regio, Ende Juni einräumen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden erst 15 000 Buga-Kombi-Tickets verkauft, DB Regio selbst rechnete mit 300 000 Tickets. Mit dem Angebot für 22 Euro können Bahnreisende aus Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt auch die Buga besuchen. Hahn machte das mangelnde Marketing der Partner verantwortlich: DB Regio habe bei der Werbung allein dagestanden.

FRANKFURT

Totalsperrung

● Nach gut 25 Betriebsjahren wurden der Streckenabschnitt Frankfurt (M) Stadion – Frankfurt Flughafen – Kelsterbach umfassend erneuert und rund 16 Kilometer Gleis gewechselt. Bereits vor zwei Jahren waren in einer ähnlichen Aktion die Weichen im Bereich des Bf Flughafen Regionalbahnhof gewechselt worden. Betroffen von der Totalsperrung und umgeleitet wurden die S-Bahnlinien S8 und S9 und Regionalbahnzüge zwischen Frankfurt und Koblenz beziehungsweise Saarbrücken, die entsprechenden Halte im Bf Flughafen Regionalbahnhof und Kelsterbach entfielen. Kelsterbach wurde über entsprechende Busverbindungen an das S-Bahn-Netz angebunden. Problematisch bei der Durchführung des S-Bahn Pendelverkehrs war die mit zwei Inselbahnsteigen begrenzte Gleiskapazität am Flughafenbahnhof, wodurch bei Fahrplanabweichungen oder Störungen der S-Bahn beziehungsweise des IC-/ICE-Verkehrs schnell Beeinträchtigungen auf das jeweils andere sowie das eigene Netz entstanden.



Foto: Mike Heger

Während der Bauzeit wurde ein S-Bahn-Pendelverkehr zwischen Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Hbf eingerichtet, die Bahnen verkehrten etwa im 30-Minutentakt und hielten in der Halle des Flughafen-Fernbahnhofs.

BAHNWELT AKTUELL





Fotos: Dr. Bacher

Die jüngste fertiggestellte Griechenland-Heimkehrerin, V270.07 (ex. DB-221 134-0), ging Ende Juli auf Probefahrten, nachdem am 18. Juli 2007 bei Arriva-Werke-Nord in Neustrelitz (siehe MEB 6/2007) ihre beiden nagelneuen MTU 4000-Triebwerke erstmals erfolgreich gezündet worden waren. Die blauen Friedrichshafener Kraftwerke wurden auf 1500 Umin^{-1} *gedrosselt und stellen der EBW-Lok eine Leistung von 2760 kW zur Verfügung.*

Der Schwellenleger

Mit zweierlei Maß

● Eins vorneweg, Lokführer verdienen angesichts ihrer Ausbildung, Verantwortung und beruflichen Belastungen zu wenig. Aber es gibt viele Wege, ein berechtigtes Ziel wie eine Lohnsteigerung zu erreichen – gute und schlechte. Einen schlechten Weg wählte die Lokführergewerkschaft GdL, denn eine Lohnforderung, die auch in seriösen Medien nur in der Art „Lokführer verlangen 31 Prozent mehr" transportiert wird, ist ein informationspolitischer Super-Gau und Bahnchef Mehdorns beste Abwehr-Waffe. Die GdL vespielt damit eine positive Gundhaltung der Bevölkerung gegenüber Forderungen nach Lohnerhöhung, denn einen 31-prozentigen Aufschlag unterstützt niemand, zumal es Berufsgruppen gibt, die vor kurzem noch Lohnabstriche hinnehmen mussten. Vielleicht hätte man sich bei der GdL eine klügere Strategie überlegen sollen, denn eine solche Forderung weckt auch Begehrlichkeiten bei den Mitgliedern und sorgt für Enttäuschung, falls sie nicht erfüllt wird. Und wie müssen sich jene GdL-Lokführer vorkommen, die bei den Privaten arbeiten und für die ihre Gewerkschaft mit weniger zufrieden ist? Am Ende muss die GdL aufpassen, dass der Schuss nicht nach hinten losgeht, aber der „Krawall-Gewerkschafter" (Bild-Zeitung), GdL-Chef Schell, ist dann vermutlich bereits im Ruhestand.

TSCHECHIEN

Abschied von einer Dieselstrecke

● Die Strecke Letohrad (Geiersberg) – Miedzylesie (Mittelwalde) in Tschechien wird seit Mitte Juni vom polnischen Grenzbahnhof aus elektrifiziert. Alle Güterzüge werden während der Bauarbeiten über Mezimesti (Halbstadt) und Bohumin (Oderberg) umgeleitet. Das einzige Schnellzugpaar auf dieser 30 Kilometer langen Strecke, R250/251, wird im Schienenersatzverkehr geführt. Voraussichtlich Ende 2008 soll der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Zum Abschied vom fahrdrahtlosen Betrieb führten tschechische und österreichische Eisenbahnfreunde eine gemeinsame Dampfzugfahrt durch.



ČD-423.009 passiert mit GmP 83030 Vermerovice mit altem Flügelsignal am 9. Juni 2007.

Foto: Haslebner

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Frische Farbe



Foto: Voß

V 36 027 ist im Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseum, das sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Schwerin befindet, zu besichtigen.

● Die Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde Schwerin e.V präsentierten am 20. Mai 2007 die mit Unterstützung eines ABM-Projektes äußerlich wieder aufgearbeitete ehemalige Wehrmachtslok V 36 027 der Öffentlichkeit. Die Lok wurde 1943 mit der Fabriknummer 36627 von Deutz ausgeliefert und verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone. 1949 wurde sie an die Deutsche Reichsbahn, Bw Rostock, übergeben und verblieb durchgängig in der Rbd Schwerin in diversen Bahnbetriebswerken. Seit 1983 zählte sie zum Bestand der Traditionsloks der DR. Heute gehört sie zum DB-Museum und wird dank Leihvertrag von den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden Schwerin e.V. betreut.

MUSEUMSBAHN

Bahnhofsfest bei der DFS


Foto: Heiderich

Auf dem Weg zur DFS musste der EVB-VT 175 am 5. Juli in Bad Hersfeld eine Überholung abwarten.

● Den 8. Juli 2007 hatten viele Eisenbahnfreunde dick im Kalender angestrichen, denn es feierte die Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) ein großes Bahnhofsfest und ließ historische Garnituren im Wiesental nach Behringersmühle pendeln. Aus Nürnberg reiste über Forchheim die 82 8195 mit einem Sonderzug an und brachte weitere Festbesucher mit. Der extra von der Buxtehude-Harsefelder Museumseisenbahn angereiste Wumag-Vt „Nürnberg 761" fuhr ebenfalls einen Pendelzug und sorgte für Fotografenaufläufe entlang der romantischen Strecke. Ein Höhepunkt war die nachmittägliche Fahrzeugparade in Ebermannstadt, an der auch noch die grüne V 36 235, V 60 1011 und der kleine zweiachsige Vt 135 069 teilnahmen. Da die Strecke auf jedem Meter einen weiteren schönen Fotopunkt bietet, konnten überall zufriedene Gesichter erblickt werden, die auf eine Wiederholung des Lokalbahnfestes hoffen.


Foto: Mann

Die stets voll besetzten stündlichen Pendelzüge wurden abwechselnd mit V 60 114 (Bild), V 36 123, Elna 6 und 64 491 bespannt.

DB NETZ

Spritzi unterwegs


Foto: Dollinger

Der 88 Meter lange Zug darf bei Spritzfahrten 40 km/h fahren. Aus Umweltschutz-, aber vor allem aus Kostengründen sind die Fahrten seltener geworden.

● Am 18. Juni 2007 wurde ein Unkrautspritzzug der „Spiess Urania Chemicals GmbH" aus Baden-Württemberg über Aalen – Nördlingen in bayerische Gefilde überstellt. Nach gut einer Woche Einsatz im Großraum München, im Voralpenland und im Allgäu ging es am 26. Juni als RabZ 69676 über Augsburg ins Fränkische. Der insgesamt sechsteilige Zugverband besteht aus je zwei Kesselwagen mit Wasser, welches über Rohrleitungen in den Präparatewagen fließt. Dort wird das Gleis-Herbizid frisch angemischt und im Spritzwagen, der über eine Steuerkabine verfügt, ausgebracht. Für das Personal sind noch zwei Wohnwagen dabei. Gezogen wird der Zug von einer Ludmilla, wobei für schnellere Richtungswechsel am anderen Zugende gleich noch eine weitere Ludmilla hängt.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

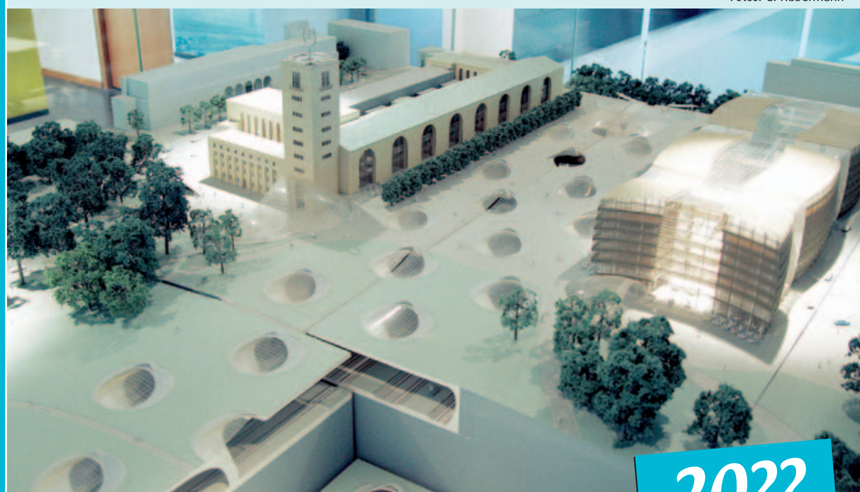


Noch laufen 17 Gleisstränge in den prägnanten und einzigartigen Stuttgarter Kopfbahnhof.

Aus den Augen, aus dem Sinn

Ob er denn nun wirklich kommt, wird mancher erst glauben, wenn der erste Bagger zu buddeln angefangen hat, aber die Finanzierung stehe nun, behaupten Bahn, Bund und Ministerpräsident Oettinger, der für das umstrittene Prestigeprojekt noch ordentlich was drauflegen musste. Baubeginn soll 2010 sein, die ersten Züge sollen 2020 durch den Stuttgarter Untergund fahren, falls Einsprüche, geplante Bürgerbegehren oder Bauverzögerungen nicht noch für eine Verspätung sorgen. 4,8 Milliarden Euro soll das Gesamtprojekt inklusive Hochgeschwindigkeitstrasse nach Ulm kosten, 2,8 Milliarden allein der Bahnhof. Wetten auf die endgültigen Baukosten werden ab sofort angenommen. Die höhere Landesbeteiligung wird zum Teil durch Umwidmung von Regionalisierungsmitteln, die dem Ausbau des Nahverkehrs dienen, finanziert. Mit Stuttgart 21 verschwindet die störende Bahn in der Mercedes-Hauptstadt endlich aus dem Blickfeld und wenn sie eines Tages gar nicht mehr fahren sollte, fällt es auch niemanden mehr auf.

Fotos: G. Habermann



Ein teilentwidmetes Bahnhofsgebäude ohne unmittelbare Gleisanlagen soll Stuttgarts Zentrum eines Tages prägen.

EURO 2008

Olé, olé, olé, olé

Die Vorfreude wächst von Tag zu Tag und bei unseren alpinen Nachbarn auch die Hoffnug auf ein ähnlich euphorisches Sommermärchen, wie es Deutschland 2006 erleben durfte: Vom 7. bis 29. Juni 2008 wird in Österreich und der Schweiz die Fußball-Europameisterschaft ausgetragen. 16 Teams werden in Wien, Klagenfurt, Salzburg, Innsbruck, Zürich, Basel, Bern und Genf um die wichtigste Uefa-Trophäe kämpfen. Einstimmen auf das sportliche Großereignis sollen auch diverse Werbeloks von SBB und ÖBB. Bereits am 23. Mai 2007 erblickte die SBB-Re 460015 das Licht der (Fußball-)Welt, dekoriert mit feiernden Fußballfans, Schweizer Fahnen inklusive. Am 18. Juli 2007 präsentierte die ÖBB in Bregenz die ersten zwei von insgesamt 17 speziell für die „UEFA EURO 2008" zu gestaltenden Taurus-Lokomotiven. Im Beisein von viel Prominenz tauften und signierten der Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger sowie der österreichische Vizekanzler Wilhelm Molterer die Landesloks 1116.075 für die Schweiz und 1116.005 für Österreich. Beide Länder sind als Organisatoren für die Teilnahme an der EURO 2008 gesetzt. Die Dekoration der weiteren Landesloks erfolgt, sobald die Nationen qualifiziert sind.



Im Vordergrund der Österreich-Taurus, dahinter das Schweizer Exemplar.



Von der pfiffig gestalteten SBB-Lok winken den Fahrgästen fröhliche Fußballfans zu.

Fotos: Armin Schmutz


Foto: Altmann

Die Aufnahme entstand, als der Überführungszug von Zittau Vorstadt am Hauptbahnhof in Zittau eintraf. VT 137 322 hängt am Zugende.

SACHSEN

Eingetroffen

● Am 10. Juli 2007 traf der Zittauer Schmalspurtriebwagen VT 137 322 nach seiner Aufarbeitung bei der Firma BMS in Ostritz per Straßentransport mit einem Tieflader an der Verladerampe im Bahnhof Zittau Vorstadt ein. Es bleibt also bis zur feierlichen Wiederinbetriebnahme nach 43 Jahren am 10. August 2007 gegen 13 Uhr im Bahnhof Bertsdorf noch etwas Zeit, um die anstehenden Restarbeiten und Formalitäten zu erledigen.

NORD-OSTSEE-BAHN

Fahrradwagen

● Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) fährt am Wochenende mit einem Fahrradwagen auf der Strecke von Hamburg nach Westerland. Vom 30. Juni bis einschließlich 2. September 2007 werden die planmäßigen Züge 9.07 Uhr ab Hamburg-Altona und 19.22 Uhr ab Westerland durch einen Fahrradwagen verstärkt. Um den Fahrradfahrern einen Sitzplatz neben dem Fahrradwagen, der vom restlichen Zug getrennt ist, zu bieten, fährt ein ehemaliger Reichsbahn-Abteilwagen mit. Der Fahrradwagen ist ein ehemaliger Steuerwagen aus dem Flensburg-Express. Die Wagen laufen gemeinsam mit den herkömmlichen Married-Pair-Wagen von Bombardier.



Foto: Brüggemann

Als Sandwich fuhr der Zug mit Fahrradwagen am 8. Juli, mit der Lok zwischen den Wagen. Der Zug steht zur Abfahrt in Hamburg-Altona bereit.


Foto: Schubert

Am 27. Juni 2007 fuhr die IG Dampflok Nossen e.V mit 52 8047 von Meißen über Nossen, die Zellwaldbahn nach Freiberg und dann weiter nach Holzhau. Die Rückfahrt ging dann ab Freiberg über die Sachsenmagistrale nach Dresden und weiter nach Meißen. Der Leerreisezug passiert am Abend auf der Heimfahrt nach Nossen Miltitz-Roitzschen.


Foto: Alkofer

Ein Erfolg war das Lindauer Bahnhofsfest von DB Regio Allgäu am 14. Juli. Auf dem Inselbahnhof weckten die Schweizer Ae 4/7 10905 und Re 4/4II 11109, die österreichischen 1020.042, 1670.104, 1180.09, 1116.250, 1044.119 und die deutschen 217 001, 111 042, 752 004 sowie 103 226 großes Interesse.

PRIVATBAHN

Erste G 1700 BB für Wiebe

● Das bei Eisenbahnfreunden insbesondere wegen der V 320 001 (ex. DB-232 001) bekannte Gleisbauunternehmen H. F. Wiebe hat mit der Wiebe-Lok Nr. 12 seine erste fabrikneue Diesellok übernommen. Die von Vossloh in Kiel gefertigte vierachsige, dieselhydraulische Lok vom Typ G 1700 BB verstärkt den neben der V 320 001 noch aus drei V 160 und fünf V 100 bestehenden Lokpark, der bislang aus gebrauchten ehemaligen DB-Loks bestand.

Die G 1700 BB wird künftig wie schon ihre älteren Schwestern bundesweit vor Arbeits- und Logistikzügen anzutreffen sein.

Am 10. Juli 2007 verließ die fabrikneue Wiebe-Lok Nr. 12 das Vossloh-Werk in Kiel zur Überführung an das Gleisbauunternehmen.



Foto: Krause

Bahnwelt Aktuell


Foto: Mike Heger

Zu den Eisenbahn- und Kulturtagen „VIVAT VIADUKT 07" in Altenbeken, wo in diesem Jahr über 60000 Gäste für einen Rekordbesuch sorgten, waren unter anderem 141 228 und 103 101 sowie der „MoBaTrain" als Gäste aus dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein anwesend. Am 29. Juni 2007 hatte 141 228 Ausfahrt in Darmstadt-Kranichstein mit DbZ 95213 nach Altenbeken, am Haken die nicht mehr betriebsfähige orientrote 103 sowie den Modellbahn- und Ausstellungszug.

WESTFÄLISCHE LANDES-EISENBAHN

Frontalzusammenstoß

Ein schwerer Unfall ereignete sich am Mittwoch, 25. Juli 2007, gegen 21 Uhr auf der eingleisigen WLE-Strecke Lippstadt – Beckum. Auf Höhe des Lippstädter Nordwerks der Westfälischen Metall-Industrie (WMI), besser bekannt unter dem Namen Hella, stießen zwei Güterzüge der Westfälischen Landes-Eisenbahn frontal zusammen. Dabei wurde der Lokführer der Lok 34, die mit 18 vollbeladenen Falns-Waggons nach Beckum unterwegs war, schwer verletzt. Die beiden Personale der Lok 52, die mit leeren Schotterwagen als Rückleistung in Gegenrichtung fuhr, konnten nach Betätigen der Bremsen im letzten Moment abspringen und blieben bis auf einige Schrammen unverletzt. Die Wucht des Zugaufpralls war so groß, dass der erste Leerwaggon hinter der Lok 52 aufkletterte, eine zeitlang senkrecht stand und dann auf die Dachkante des Hella-Verwaltungsgebäudes stürzte. Lok 52, eine bereits einmal verunglückte G 1206, dürfte nur noch Schrottwert besitzen. Die Ermittlungen zur Unglücksursache laufen.


Foto: Seraphin

Anfang Juli war 112 708 der Regio-Infra-Service-Sachsen (RISS) mit Schotterzügen auf einigen von der DB AG gepachteten Strecken in Sachsen unterwegs. Im Schritttempo ist die ehemalige Reichsbahn-V100 mit dem Schotterzug 59384 am 7. Juli 2007 auf der Strecke St. Egidien – Stollberg (Sachs.) unterwegs und entleert im Bf Oelsnitz ihr Schüttgut.


Foto: Mann

Ab August plant Railion die Lademaßzüge (Lü) im Maintal mit Loks der Baureihe 232/233 zu bespannen. Diese bringen derzeit schon den Lü von Nürnberg über Crailsheim – Bad Mergentheim nach Lauda, wo aufgrund Beschränkungen der Brückenlast bei Dorfprozelten auf Loks der Baureihe 225 umgespannt wird. Momentan wird die gesamte Strecke aber saniert, womit die Umspannung dann entfällt und die Lü bis Aschaffenburg durchfahren können. Nach mehrstündiger Pause geht es dann am späten Nachmittag weiter nach Gießen. Die Farbexotin 225 059 verlässt am 20. Juni 2007 den Aschaffenburger Gbf mit Lü 51046 nach Gießen.

DB REGIO

Das Außerfern lebt!

Zwischen Mitte Juli und Mitte August wurde auf der Außerfernbahn (KBS 976) in wechselnden Abschnitten Schienenersatzverkehr wegen Gleisbauarbeiten im Bereich der DB AG und der ÖBB gefahren. Damit kam die lange geforderte Modernisierung der Strecke endlich in Gang. In diesem Zeitraum wurde auch der Bahnhof Reutte kundenfreundlicher gestaltet und dessen Bahnsteige erhöht. DB Regio Oberbayern, das seit 2001 im Auftrag des Landes Tirol und des Freistaats Bayern die Strecke Garmisch-Partenkirchen – Reutte/Tirol betreibt, nimmt dies zum Anlass, am 1. September 2007 einen Außerfernbahn-Tag zu veranstalten. Entlang der gesamten Strecke wird ein buntes Programm geboten. Dazu gibt es eine Fahrzeugschau in Reutte, auf der auch der 420 001 zu sehen sein wird, der erstmals auf dieser Strecke verkehren wird, nachdem er alle Zulassungen erhalten hat. Ferner bietet DB Regio Oberbayern mit dem „Stuttgarter Rössle" eine Alpenrundfahrt von München über Kempten, Reutte und Garmisch zurück nach München zum Preis des Bayern-Tickets an. Der historische Tw wird auch Pendelfahrten nach Ehrwald unternehmen. Seit der kompletten Übernahme der Strecke durch DB Regio sind die Fahrgastzahlen um über 20 Prozent gestiegen.

REISEN STATT RASEN, EINZELWAGEN STATT GANZZUG

DIE AUFSTEIGER

Ob EVU, Reiseverkehrsunternehmen oder Verein, ob deutschlandweites oder regionales Einsatzfeld: Jörg Petrys Unternehmen wachsen mit Bedacht. →



Foto: J. Rech, Slg. AKE; Foto groß: Markus Seeger, Slg.AKE

„Willkommen zuhause“ steht auf der Torte, die Jörg Petry auf der Überführungsfahrt des Rheingold-Aussichtswagens zu dessen neuem Heimat-Standort Köln anschneidet. Mit dem Domecar kehrt ein Stück Reisekultur auf deutsche Gleise zurück.



Die 103 musste erst Museumslok werden, um die Zulassung für die Schweiz zu erhalten. Auch der Aussichtswagen rollte anlässlich einer AKE-Reise im Juni 2007 erstmals über die Lötschberg-Rampe.

WIEDERBELEBUNG DER REISEKULTUR DURCH DEN NOSTALGIE-RHEINGOLD



Foto: AKE

Service wird groß geschrieben bei der AKE. Die Plätze im Aussichtswagen können übrigens nicht gebucht werden.

„Der Aufmerksamkeitsfaktor des TEE-Aussichtswagens ist unbezahlbar". Das sagt einer, der es wissen muss: Jörg Petry. In seinem respektive im Besitz seines Reiseunternehmens AKE-Eisenbahntouristik befindet sich der in diesem Frühjahr wieder in Betrieb genommene Domecar. „Entgegen der landläufigen Meinung war nicht ich es, der die Initiative zur Rückholung von drei der fünf Wagen gab, sondern DB-Nostalgiereisen, die den originalen Luxuswagen in ihren Nostalgie-Rheingold-Zug einstellen wollten", erzählt Jörg Petry. Da zum Zeitpunkt des Verkaufsangebots des schwedischen Besitzers Tagkompaniet aber bei DB-Museum gerade eine Ausgabensperre verhängt war, kam der rührige Eifler ins Spiel. Einige Jahre schon mietete Petry den Rheingold regelmäßig für seine bekannten Tages- und Mehrtagesreisen. „Natürlich war ich begeistert von der Vorstellung, eines Tages unseren Kunden diesen spektakulären Ausblick bieten zu können. DB-Nostalgiereisen führte die Verhandlungen, wir kümmerten uns um die technische und finanzielle Seite von Kauf und Überführung. Von den fünf Wagen erwarben wir drei, von denen die beiden für 200 km/h zugelassenen als erste aufgearbeitet werden sollten", schildert Jörg Petry den damaligen Gedankengang. Den Auftrag zur Aufarbeitung erhielt die Waggonfabrik Rastatt, die auf jahrzehntelange Erfahrung auf dem Gebiet des Um- und Neubaus von Wagen verweisen konnte. Trotz des recht guten Allgemeinzustandes warteten diverse Schwierigkeiten auf Werk und Auftraggeber. Schließlich galt es, im Fahrgastbereich weitgehend den Originalzustand des mehrfach umgebauten Vierachsers wiederherzustellen und die Technik im nicht sichtbaren Bereich dem heutigen Stand der internationalen Technik anzupassen. Schließlich fährt der Nostalgiezug ja auch ins benachbarte Ausland. So darf der Anblick des Aussichtswagens beispielsweise italienische Eisenbahnfreunde erfreuen, was zu Zeiten des Regeleinsatzes bei der Deutschen Bundesbahn (DB) nicht der Fall war. Auch die Zugpferde des Nostalgie-Rheingold weiten ihr Einsatzgebiet aus. Highlight unter den bisherigen Sonderfahrten dürfte unstrittig die Fahrt des Zuges über die Schweizer Lötschberg-Rampe im Frühsommer dieses Jahres gewesen sein. Die 103 als Bergziege: Da bekommen Eisenbahnfreunde feuchte Augen vor Freude.

Jörg Petry fand schon früh zur Eisenbahn. Bereits als Kinder faszinierten ihn und seinen Bruder Marco Züge aller Art und Ausflüge zur Eisenbahn standen hoch im Kurs. Jörg Petrys berufliche Karriere als Bankkaufmann hatte zunächst nichts mit Eisenbahnen zu tun. Allerdings kommt ihm sein kaufmännisches Wissen bei seiner heutigen Tätigkeit als selbstständiger Unternehmer natürlich zupass. Zunächst veranstaltete er nur nebenbei Eisenbahnreisen. In den späten 80er-Jahren organisierte er mit anderen Eisenbahnfreunden Nostalgiesonderfahrten mit Schienenbussen über stillgelegte Strecken. Nach einigen Jahren trennten sich die Veranstalter, worauf Jörg Petry die AKE-Eisenbahntouristik (AKE steht für Arbeitskreis Eifelbahnen) gründete.

Die AKE (www.ake-eisenbahntouristik.de) veranstaltet Mehrtagesreisen, Tages- und Charterfahrten. Auch wenn dieses mit dem schnellen Rheingold näher liegt als mit allen anderen Nostalgiezügen. „Für uns ist die Zusammenarbeit mit DB-Nostalgiereisen ein Glücksfall. Der Rheingold hat sich schon zu Zeiten des Regeldienstes den Ruf eines hochwertigen schnellen Zuges erworben. Heute ist keine andere elektrische Garnitur derart freizügig einsetzbar. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bei Loks und Wagen ist der Zug sogar neubaustreckentauglich und bildet so zu keiner Zeit ein Hindernis. Das eröffnet uns neue Kundenkreise. Unsere Fahrgäste erwarten eine angenehme Reise mit hervorragendem Komfort. Der Städtereisende will aber nicht nur bequem unterwegs sein, er will auch ankommen. Und genau diese Kombination bietet ihm der Rheingold", erläutert Jörg Petry das Konzept. So kann man beispielsweise von Köln aus wie mit normalen IC- oder ICE-Zügen der DBAG eine Tagesreise nach Hamburg unternehmen, sich den Hafen oder das Miniatur-Wunder-



Foto: AKE

Eine Lok der Eurovapor bespannte Ostern 2007 in der Schweiz den Zug zum Lago Maggiore.

land anschauen und vor der Rückreise sogar noch bummeln gehen. „Unser Klientel sind zum Großteil Menschen, die sonst selten oder nie in einen Zug steigen. Natürlich sind auch Eisenbahnfreunde unter unseren Gästen. Wir bieten ihnen ein Komplettpaket. Unsere Gäste schätzen es, sich um nichts kümmern zu müssen", merkt Jörg Petry an und verweist nicht ohne Stolz auf die ständig steigenden Fahrgastzahlen. „Übrigens kann man keine Plätze im Aussichtswagen buchen", erläutert Petry, „ich bin nämlich der Ansicht, dass jeder, der es will, den besonderen Ausblick während einer Reise einmal genießen können muss. Die lockere Regel lautet, dass man für ein Getränk oben bleiben darf."

Wie die AKE-Eisenbahntouristik mit Jörg Petry als Eigentümer betreibt die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB, Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein, Tel. 06591/94998710, www.eifelquerbahn.de) regionalen Personen- und Güterverkehr. Ein Kontrastprogramm, doch AKE und VEB haben eines gemeinsam: Beide pflegen die Kultur des Reisens.

Mit drei Schienenbus-Garnituren (ein VT 95 mit Beiwagen, ein VT 96 mit Bei- und Steuerwagen sowie ein VT 98 mit Bei- →


Fotos (2): Frickel

Sauberkeit ist auch ein Qualitätsmerkmal des Nostalgie-Zuges, wie man sieht.


Foto: Brüning

103 und Aussichtswagen gab es im Regelbetrieb nur im Rheinpfeil (TEE 26), wie hier 1971 bei der Ausfahrt aus Hanau Hbf.


Foto: Alkofer

Oktober 2006: Schweißen der Domecar-Drehgestelle im Wagenwerk Rastatt.



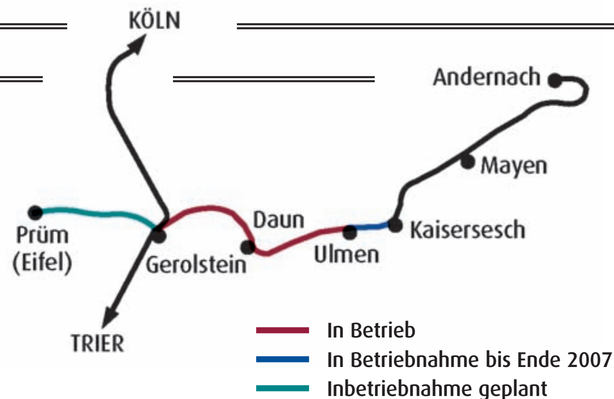
März 2007: Jörg Petrys Mutter Anita sorgt in der Bar fürs leibliche Wohl der Domecar-Fahrgäste.

Foto: Tobias Zwirnemann, Slg. AKE

Der Nostalgie-Rheingold im Rheintal bei Oberwesel.

Foto: Slg. AKE





Mit 528095 und 24009 wurden 1997 Sonderfahrten auf der Eifelquerbahn durchgeführt.

Foto: AKE



In Gerolstein wird 2006 die Trasse nach Prüm freigeschnitten.





Fotos (5): Frickel

Auch als (Co-)Buchautor hat sich Jörg Petry betätigt.

und Steuerwagen) fährt die VEB „um den Kirchturm", wie sich Jörg Petry ausdrückt. Zwischen Mai und Oktober kann man sogar täglich im Zwei-Stunden-Takt zwischen Gerolstein und Daun reisen. Am Wochenende geht es sogar bis Ulmen. Auch im Schienenbus wird Service groß geschrieben, weshalb man beim Zugpersonal sogar einen Kaffee kaufen kann. In einer vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord herausgegebenen Broschüre finden sich die Schienenbusfahrten auf der Eifelquerbahn und der Fahrplan der ganzjährig Schienenpersonennahverkehr auf der Pellenz-Eifel-Bahn betreibenden Transregio. Noch in diesem Jahr möchte die Vulkan-Eifel-Bahn die Lücke zwischen Ulmen und Kaisersesch schließen, wobei noch das Ausschreibungsverfahren zur Sanierung der Trasse läuft. Danach kann man zu Betriebszeiten der VEB die Strecke Andernach – Gerolstein mit Umsteigen in Kaisersesch wieder durchgehend bereisen. Bei den zu 100 Prozent finanzierten Arbeiten entfallen zwei Millionen Euro auf das Land Rheinland-Pfalz und 150000 Euro auf die Anliegergemeinden.



Ein modernes Logo in klassischem Rahmen schmückt VEB-Fahrzeuge.

Derzeit läuft das Projekt zur Reaktivierung der Strecke Gerolstein – Prüm. „Durch die Wiederinbetriebnahme dieses Abschnitts erwarten wir eine weitere Attraktivitätssteigerung für die Region", führt Petry aus. Allerdings halten sich bei den Anwohnergemeinden die Leute, die lieber einen Fahrradweg auf der Trasse sehen möchten, mit denen, die die Bahn befürworten, etwa die Waage. Zwischen beiden Endpunkten liegt ein Bergrücken, so dass von Gerolstein 172 und von Prüm aus 107 Höhenmeter mit dem Drahtesel zu überwinden wären. Dass Familien mit Kindern aber kaum in die Eifel kommen, um für die Tour de France zu trainieren, scheinen die Anhänger des Radwegkonzepts doch glatt übersehen zu haben. Jörg Petry ist vorsichtig optimistisch, auch weil eine im vergangenen Jahr für Politiker durchgeführte Bereisung positive Impulse gegeben habe.



Eine ganz besondere Beziehung hat Jörg Petry zu Schienenbussen im Vorbild und auch im Modell.

Die Möglichkeit der Fahrradbeförderung wird auf der bestehenden Verbindung Gerolstein – Daun – Ulmen sehr gut angenommen. Im vergangenen Jahr transportierte die VEB mehr als 4000 Fahrräder! „Wir können stetig steigende Fahrgastzahlen (derzeit 500 Fahrgäste pro Tag) vorweisen, was wir auch als wichtiges Kriterium für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Prüm erachten. Der Arbeitsaufwand ist allerdings erheblich, da der Oberbau auf einem vier Kilometer langen Teilstück erneuert werden muss", gibt Jörg Petry freimütig zu. Die Arbeiten werden durch ehrenamtliche Mithilfe des Eifelbahn e.V. und der IG Westeifelbahn unterstützt. →

Im Schienenbus nach Daun

Freitag, 6. Juli 2007, im Bahnhof Gerolstein. Zwischen diversen Regio-Triebwagen der Baureihe 628 wartet auf Gleis 2 ein blitzblanker Veteran: Der VT95 der Vulkan-Eifel-Bahn. Filigran wirkt er mit den großzügigen Fenstern, aus denen man von allen Plätzen eine sehr gute Sicht hat. Zugbegleiterin Gabriele Frenz und Triebwagenführer Hermann Thiel begrüßen die Fahrgäste auf der heute letzten Fahrt nach Daun. Eine Minute vor Planabfahrt startet Hermann Thiel den Motor. Eigentlich ist Thiel schon Rentner, doch nur zu gerne fährt er aushilfsweise den roten Brummer. Den bei der vorigen Fahrt mit 14 Fahrrädern noch sehr gut gefüllten Beiwagen hat er kurz zuvor noch im Bw abgestellt. Um kurz nach fünf Uhr sind keine Radler mehr zu erwarten. Pünktlich um 17.06 Uhr legt Hermann Thiel die erste der sechs Fahrstufen ein und das Tuckern des aus dem Lkw-Bau stammenden Sechszylinders geht in ein gemütliches Knattern über. Ob sich heutige Lokführer freiwillig zum Dienst auf dem Schienenbus melden würden? In dem jede ihrer Bewegungen vom Publikum verfolgt werden kann. Parallel zur Hauptbahn Köln –Trier rollen wir zügig Pelm entgegen, wo die Eifelquerbahn das Tal der Kyll über eine lange, stellenweise vierprozentige Steigung verlässt. Ich sitze direkt über dem Motor und bestaune die Beharrlichkeit, mit der sich der Veteran brüllend durch die knapp freigeschnittene Schneise im dichten Eifelwald bergan kämpft. Der einmotorige VT95 ist, besonders mit Beiwagen behängt, nicht gerade die Idealbesetzung für diese Strecke, wie Jörg Petry zugibt. Vor jedem der vielen Bahnübergänge lässt der VT sein Horn ertönen. Dann haben wir den Scheitelpunkt der Strecke bei Dockweiler erreicht und der rote Brummer rollt im sechsten Gang dahin. Die Erholung gönnt man dem wackeren Zweiachser und genießt die Aussicht auf die kleinen Ortschaften, abwechslungsreiche Agrarlandschaft und ursprüngliche Waldstücke. Plötzlich verlangsamt Hermann Thiel die Fahrt und stoppt vor einem ungesicherten Bahnübergang kurz vor der heutigen Endstation Daun. Während Gabriele Frenz aus dem Wagen springt und mit der Flagge den Verkehr warnt, tastet sich unser Schienenbus vorsichtig über die Kreuzung. Da der Begriff ehrliche Haut auch auf die Struktur des konsequent nach Leichtbau-Prinzipien konstruierten Schienenbusses zutrifft, sind Konfrontationen mit anderen Verkehrsteilnehmern nämlich unbedingt zu vermeiden. Nach kurzer Zeit erreichen wir den Endpunkt und der Triebwagen darf sich für die Rückfahrt eine knappe Dreiviertelstunde ausruhen. Wenn es am Wochenende bis Ulmen geht, fällt die Pause kürzer aus. Kurz vor Abfahrt kommen noch Touristen, die das bekannte Dauner Vulkanmuseum besucht haben. Und eine Einheimische mit ihrer Tochter und zwei Hunden, die den Zug als ganz normales öffentliches Verkehrsmittel nutzen. Während Hermann Thiel seinen Schienenbus auf der letzten Rückfahrt des Tages forsch beschleunigt, drehen sich die Gedanken um die Frage, wie man das Angebot der VEB am besten beschreibt: Moderner öffentlicher Nahverkehr mit nostalgischen Fahrzeugen oder vertakteter Nostalgieverkehr. Schon am nächsten Wegübergang ruft der Triebwagen mit einem resoluten Tröten aus dem Wachtraum. Wenn ein Schienenstoß in einer engen Kurve die Karosse merklich erschüttert, ohne dass das Popometer den Schlag wirklich spürt, wünscht man sich die einfachen, aber gut gepolsterten Sitzbänke in den diesbezüglich gänzlich untalentierten modernen Triebwagen. Bergab gibt sich der Motor ungewohnt zurückhaltend und Hermann Thiel regelt die Geschwindigkeit mit dem Führerbremsventil. Da keine weiteren Fahrgäste an den vier Unterwegsbahnhöfen warten, gondeln wir gemütlich nach Gerolstein. Dort steigt neben den Fahrgästen auch Zugbegleiterin Gabriele Frenz aus. Hermann Thiel beschleunigt den VT nachdrücklich in Richtung Bw. Die Touristen blicken dem Schienenbus nach und wollen bei ihrer nächsten Eifeltour wiederkommen.



Gabriele Frenz muss in Boverath für den roten Brummer den Bahnübergang freihalten.



Mittlerweile wissen die Bewohner, dass der Schienenbus wieder fährt.



Foto: Slg. VEB

Telegrafenmasten und VT98: Auf der Eifelquerbahn scheint die Zeit stehengeblieben.

Bw Gerolstein: Museum und Musentempel



Foto: Slg. Eifelbahn e.V.



Das Biotop (links die Büroräume vor der Renovierung) wandelt sich zum Schmuckstück. In die ehemalige Werkstatt (rechts) zieht die Gaststätte ein.

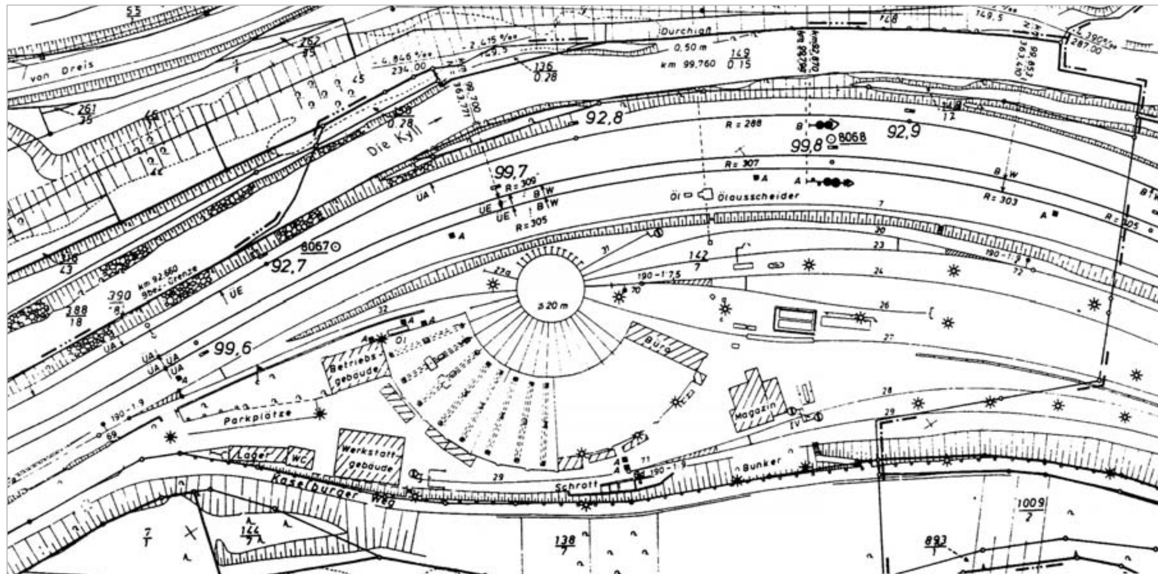
Der 1995 gegründete Verein Eifelbahn e.V. ist sozusagen Jörg Petrys Hobby. „Unser Konzept“, erläutert Jörg Petry und breitet die Arme aus, „sieht den Aufbau eines lebendigen Museums-Bahnbetriebswerks (Bw) in Gerolstein vor, das durch die regelmäßigen Fahrten mit historischen Fahrzeugen auch Menschen anlockt, die (noch) keine Eisenbahnfans sind. Die Lage des Bw direkt am Kylltalradweg und am Premiumwanderweg Eifelsteig ist dafür wie geschaffen.“ Wer durch das vor drei Jahren restaurierte Verwaltungsgebäude läuft und das Aussehen mit dem auf Fotos, die vor der Instandsetzung entstanden, vergleicht, wird den Mut Jörg Petrys und seiner Mitstreiter bewundern. „Als Nächstes werden wir das Werkstatt-Gebäude renovieren und eine Gaststätte installieren. Dadurch wollen wir Besucher unseres Museums und natürlich auch Radfahrer ansprechen. Zwischen der künftigen Gastronomie und dem Lokschuppen mit dem angeschlossenen Verwaltungsgebäude bleibt ein Platz, auf dem wir auch eine etwas erhöhte Bühne für Musikveranstaltungen einrichten. Im vergangenen Jahr hatten wir einmal eine Musikgruppe eingeladen und waren begeistert von der Akustik. Dass die Anwohner nicht gestört werden, betrachte ich als angenehmen Nebeneffekt“, schließt Jörg Petry.



Der Verein Eifelbahn e.V. bietet Schienenbus-Sonderfahrten an.

Ein weiteres Geschäftsfeld des Eiflers ist der Güter- und Bauzugverkehr. „DB-Railion versucht gar nicht, neue Güterverkehrskunden hier in der Eifel zu gewinnen. Dabei gibt es

Zeichnung: Slg. Eifelbahn e.V.



Lageplan des ehemaligen Bw Gerolstein: Der Lokschuppen soll wieder ergänzt werden.

diverse Unternehmen, die gerne auf die Bahn setzen. Genau da kommt die VEB ins Spiel. Wir sammeln die Einzelwagen am Gütertarifpunkt Gerolstein, den wir betreiben, und fahren sie nach Ehrang, wo wir den Zug an Railion übergeben. So werden die Straßen nicht durch zusätzliche Lkw belastet, Railion muss nicht über die Dörfer gondeln und wir fahren zumindest keine Verluste ein. Geld verdienen wir mit den beiden V100 und der V60 im Bauzugdienst. Derzeit sind wir in der komfortablen Lage, dass wir uns dabei die Aufträge aussuchen können."

Auf die Frage, ob ein weiteres Wachsen des Fuhrparks und damit des Unternehmens angestrebt werde, schüttelt Jörg Petry den Kopf: „Nein, denn die unseres Erachtens sinnvolle Größe haben wir erreicht. Das heißt aber nicht, dass nicht das eine oder andere Fahrzeug noch dazu kommt." Jörg Petry führt übrigens seine Fahrzeuge nicht selbst. „Ich habe nicht den Ehrgeiz, Reglerberechtigungen zu erwerben. Wenn ich Zeit habe, fahre ich im Schienenbus mit und auch unsere Reisen mit dem Rheingold begleite ich meist. So sehe ich unser Angebot auch aus der Sicht der Kunden. Für die technische Seite ist mein Bruder Marco zuständig. Er darf alle Loks und Triebwagen inklusive der 52 fahren", erläutert Jörg Petry die innerfamiliäre Arbeitsteilung.

Jochen Frickel



Foto: VEB

Im Hintergrund laufen die Arbeiten an der Lokschuppen-Fassade. Die Loks brechen zum Bauzugeinsatz auf.



Marco Petry (mit Warnweste) überwacht Arbeiten an der 52.



Der Bauzugdienst wie hier im Rheintal ist ein profitables Geschäftsfeld. Die Prognosen für die nächsten zwei Jahre sind günstig.

Foto: Gerd Tierbach, Slg. VEB



Fotos (3): Frickel

Familienzusammenführung: Zwei VB98 und als Restaurationsobjekt ein Vorserien-VT95.



Das vom FHWE äußerlich herausgeputzte Empfangsgebäude bildete eine würdige Kulisse für das Fest.

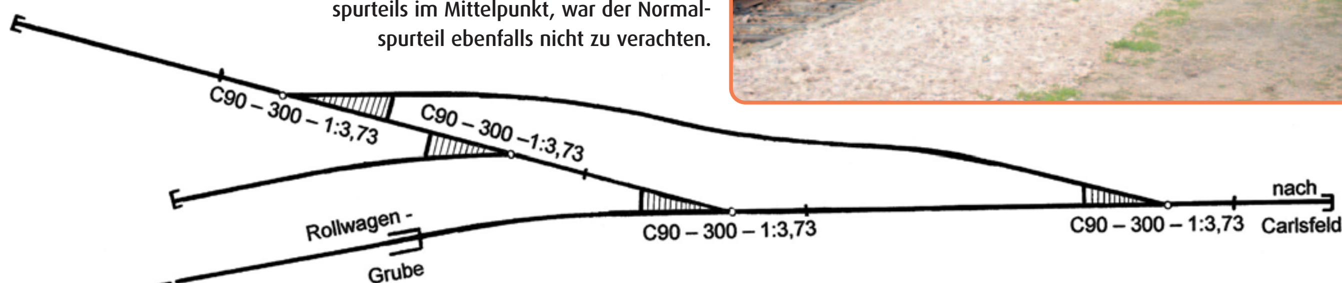
Dampf in Schönheide Süd: Viele Jahre Engagement und Fleiß waren nötig, ehe es erstmals seit über 30 Jahren wieder so weit war!

„Willkom' in Scheiheid'-Sied", begrüßte uns mein Modellbaukollege in breitestem vogtländischen Dialekt. Und: „Willkommen zum I. WCd-Schmalspurbahnfestival" war auf einem Spruchband am Empfangsgebäude zu lesen. „Nein, nein! Nicht, was Ihr denkt", wiegelte lachend Holger Drosdeck vom Vorstand des Fördervereins historische westsächsische Eisenbahn (FHWE) ab. „WCd heißt ‚Wilkau – Carlsfeld', nach den Endstationen unserer Schmalspurstrecke. Zugegeben, eine etwas exotische Namensgebung für eine solche Veranstaltung. Regt aber zum Nachdenken an, oder...?"

Und noch ein Jubiläum gab es: Feierte die Originalstrecke im vorigen Jahr ihren 125. Geburtstag, bietet dieses Jahr Gelegenheit, das 110-jährige Bestehen der Verlängerung



Stand auch die Eröffnung des Schmalspurteils im Mittelpunkt, war der Normalspurteil ebenfalls nicht zu verachten.



Höhepunkt war die Vorführung der Rollwagentechnik mit den vereinseigenen G- und Rollwagen in der neu begleisten Rollwagengrube.

In Schönheide Süd, dem früheren Wilzschhaus, dampft es wieder auf der 750-Millimeter-Schmalspur. Deshalb gab es Ende Juni ein zünftiges Fest im Erzgebirge.

Dampfwolken über SCHÖNHEIDE



Vorbildlich war die Öffentlichkeitsarbeit der Veranstalter, wie dieser Flyer zeigt.

Wilzschhaus (heute Schönheide Süd) – Carlsfeld zu begehen. „Ihr seht schon: Das hier ist eine geschichtsträchtige Eisenbahngegend, Jubiläen bieten sich zuhauf", schmunzelt unser Begleiter.

Der eigentliche Anlass für dieses WCd-Fest waren jedoch der Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der ersten Schmalspurgleise nach deren Abriss in den 1970er-Jahren. Und dieses Vorhaben beinhaltete nicht nur das Verlegen einiger Meter Gleis, sondern die Wiederherstellung des nordöstlichen Bahnhofskopfes bis hin zum Brückenwiderlager in Richtung Carlsfeld. (Mehr zur Eisenbahngeschichte in und um Schönheide siehe MODELLEISENBAHNER 11/2005.)

Dazu kommen vier handbediente, einfache Weichen, die beachtenswerte Rangiermanöver ermöglichen, und eine Rollwagengrube. Immer wieder musste die regelspurige Kleinlokomotive (Köf) den Vereins-G-Wagen auf den Rollwagen der Schmalspur schieben, den die IVK 99 574 in einen (vorerst noch) mit Prellbock versehenen Stummel rangierte. „Leider ist die Lokomotive nicht unser Eigentum. Sie ist eine Leihgabe von der Döllnitzbahn. Der Rollwagen jedoch und weitere drei Exemplare, die noch auf ihre Aufarbeitung warten, sowie weitere Regelspurfahrzeuge sind unser Eigentum", erklärt stolz unser Begleiter.



Georg Kerber mit Vorbild und H0-Modell des EG Schönheide Süd.

Und die weiteren Vorhaben? „Nun ja, die Restaurierung unseres Empfangsgebäudes ist zumindestens äußerlich abgeschlossen. Nun sind wir bei der Inneneinrichtung, vor allem der des Stellwerkanbaus. Im Gleisbereich konzentrieren wir uns auf den weiteren Ausbau der Spurwechselanlagen sowie auf den Bau einer Betriebsmittel-Übergaberampe. Für den Wiederaufbau der Umladehalle reicht unsere Kapazität leider noch nicht aus, und auch die Wiederherstellung der Brü- →



Die Museumsbahn Schönheide fuhr an beiden Tagen im Halbstundentakt zwischen Stützengrün-Neulehn und Schönheide Mitte.



Seine Kraft konnte man mit dieser Handhebeldraisine in Schönheide Mitte testen!



Der Lokschuppen in Schönheide Mitte war am Festwochenende selbstverständlich für Besucher geöffnet.

Ein großes Fest mit einem schönen und freudigen Anlass



Dampf über Schönheide Mitte! Ein ferner Traum ist die Wiederherstellung der Verbindung nach Schönheide Süd.

Fotos: Georg Kerber

cken über die Zwickauer Mulde ist ein ferner Traum. Den Regelspurteil unseres Bahnhofs werden wir jedoch bald in Betrieb nehmen, möglichst noch in diesem Jahr."

Wenn auch das Wetter im Westerzgebirge in diesen Tagen recht durchwachsen war, die Besucher waren begeistert. Auf der vier Kilometer langen Museumsbahn gab es umfangreichen Fahrbetrieb: Zum Einsatz kamen die beiden IVK-Maschinen 99 516 und 99 582 der Museumsbahn. Mit zwei Zuggarnituren, die in Neuheide kreuzten, wurde ein Halb-Stunden-Takt angeboten.

Während in Schönheide Mitte die Erwachsenen im Eisenbahnmuseum, liebevoll eingerichtet in einem Eisenbahnwagen, kleine Kostbarkeiten bewunderten, konnten Kinder an einer Handhebeldraisine ihre Kräfte messen. Auch der Blick in den Lokschuppen lohnte sich: Hinter der Schmalspurdiesellok 199 051 stand eine weitere IVK (99 585). Leider sind beide Maschinen zur Zeit nicht betriebsfähig. Da es zwischen Schönheide Mitte und Schönheide Süd keine Gleise mehr gibt, war ein Pendelverkehr mit Bussen eingerichtet worden.

Jetzt gibt es also den Inselbetrieb zwischen Stützengrün, Neuheide und Schönheide Mitte, getragen von der Museumsbahn Schönheide. Die zweite Insel ist der Bahnhof Schönheide Süd mit dem beschriebenen Betrieb im einstigen Spurwechselbahnhof. Dessen Träger ist der FHWE. Und schließlich steht in Carlsfeld eine IVK-Lokomotive, die auf eine Anbindung an dieses einmalige westsächsische historische Eisenbahnnetz wartet. Ein Traum? „Noch, liebe MODELLEISENBAHNER-Mitarbeiter! Wir könnten aber unsere Vereinsarbeit an den Nagel hängen, wenn wir nicht unsere ganze Kraft in die Verwirklichung solcher Träume investieren würden", sagt Holger Drosdeck.

Georg Kerber/hb



Kathedralen der Weltliteratur

Lis Künzli: Bahnhöfe. Ein literarischer Reisebegleiter. Eichborn-Verlag, Berlin 2007. ISBN-10: 3821807792, ISBN-13: 978-3821807799, 192 Seiten, 187 Sw-Abb.; 24,90 Euro.

■ „Wenn ich zum Beispiel die Gare de l'Est sehe, so fühle ich mich jedesmal deprimiert, weil dieser Bahnhof an Mobilmachungen erinnert. Umgekehrt läßt mich die Gare de Lyon wie auch die Gare Montparnasse immer an Ferien denken. Die Gare du Nord dagegen, der kälteste, geschäftigste Bahnhof von Paris, bringt mir nichts anderes zum Bewußtsein als den harten und bitteren Kampf um das tägliche Brot. Vielleicht weil ihre Schienen zu den Kohlegruben und Fabriklandschaften führen?", erinnert sich Georges Simenons berühmter Kommissar Maigret an die Pariser Bahnhöfe. Es gab Zeiten, da war die Eisenbahn nicht nur schnödes Transportmittel. Züge, aber vor allem die lebendigen Orte, wo sie abfuhren oder ankamen, die Bahnhöfe, inspirierten viele der größten Schriftsteller der vergangenen 150 Jahre. In Lis Künzlis Buch kommen sie zu Wort: Leo Tolstoi, André Gide, Thomas Mann und viele mehr. Die ausgewählten Texte laden ein in eine vergangene Ära, als die Eisenbahn nicht nur Synonym des Reisens sowie fremder Welten war, sondern auch eine politische Rolle spielte und Metapher der Moderne war. Bahnhöfe waren stets Symbole des Aufbruchs sowie des Abschieds, und so beschreibt Stefan Zweig die weltpolitisch so bedeutende und in Wirklichkeit so unspektakuläre Abreise Lenins nach Russland am Zürcher Hauptbahnhof im Jahr 1917, Thomas Wolfe verabschiedet sich 1935 in Aachen von der Menschlichkeit und Monika Maron erinnert an den Berliner Grenzbahnhof Friedrichstraße. *al*

● ***Fazit: Absolut lesenswert***



Es geht ums Ganze

Michael Frick: Der Eisenbahnknoten Oebisfelde. Geschichte in Bild, Schrift und Ton. Selbstverlag, Oebisfelde 2007. 532 Seiten, 1 CD, 17 Farb-, 709 Sw-Abb.; Preis: 29,90 Euro zzgl. Versand.

■ Ein wahrhaft gewichtiges Werk legt Michael Frick, selbst einst Heizer in Oebisfelde, hier vor: Zweieinhalb Kilo geballtes Wissen rund um den Eisenbahnknoten Oebisfelde zählen ohne Zweifel zu den beeindruckendsten Neuerscheinungen der letzten Jahre. Die immense Fleißarbeit eines ausgewiesenen Kenners der Materie, unterstützt durch ebenso kenntnisreiche Zuarbeiter, ließ ein Buch (Bestellung bei Michael Frick, Hauptstr. 5, 39646 Oebisfelde, Tel. 039002/44886, E-Mail frick.58@web.de) von Eisenbahnern für Eisenbahner und Bahn-Liebhaber entstehen, das nicht nur thematische Maßstäbe setzt. Da sieht man gern über Schreibfehler des erfreulicherweise auch für alte Augen gut lesbaren Textes hinweg. Die praktisch lückenlose Lokstatistik des Bahnbetriebswerks wäre allein schon das Geld für dieses Buch wert. *hc*

● ***Fazit: Standardwerk auch zum Ex-Sperrgebiet***

Begeisternde Gotthard-Reise

Klaus Eckert: Mythos Gotthardbahn. Lokomotiven und Landschaften. Europ-Media-Verlag, Irsee 2007. ISBN 978-3-940262-00-4, 153 S., 281 Farb-, 4 Sw-Abb.; Preis: 39 Euro.



■ Wenn Klaus Eckert die Schatzkiste seines eisenbahnfotografischen Wirkens öffnet, kann man sicher sein, dass etwas Besonderes dabei herauskommt. Die Begeisterung des Autors für Bahn und Berge, sein Gespür für Motive und Stimmungen macht auch den opulenten Bildband zum 125-jährigen Bestehen der Gotthardbahn zu einem Genuss. Ergänzt um sorgfältig ausgewählte Bilder weiterer erstklassiger Fotografen ist dieses Buch mit informativen Kurztexten, Plänen und einer Auflistung der Brücken und Tunnel ein liebenswerter Appell, stehenden Fußes zu packen und in die Schweiz zu reisen. *hc*

● ***Fazit: Herrlicher Bildband, der mitrei(ß/s)t***



Außerdem erschienen

Stromlinien-Bundesbahn

Konrad Koschinski: Eierköpfe. EJ-Sonderausgabe 2/2007. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2007. ISBN 978-3-89610-176-1, 88 Seiten, 67 Farb-, 66 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 12,50.

Mit den despektierlich Eierköpfe genannten VT 08.5 und VT 12.5, den VT 08.8 der US-Streitkräfte, dem VT 92501, aber auch mit den formverwandten ET 30, ET 56 sowie ETA 176 befasst sich der Autor in dieser Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals.

• **Gut illustriertes Fahrzeugfamilien-Portrait**

Die Mischung macht´s

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Hrsgb.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2007/2008. DGEG-Medien, Hövelhof 2007. ISBN 978-3-937189-29-1, 96 Seiten, 8 Farb-, 98 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 19,80.

Auch der 39. Band bietet eine bewährte Mischung, diesmal vom Rauchen beim Reisen über EDr-Technik und Fernsteuerung im Nebenbahnbetrieb bis zum internationalen Eisenbahnrecht.

• **Bewährtes Jahrbuch mit sechs Beiträgen**

Mobile Eisenacher

Jürgen Lisse: Fahrzeuglexikon Wartburg. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2007. ISBN 978-3-937496-20-3, 208 S., 142 Farb-, 59 Sw-Abb.; Preis: Euro 29,80.

Vom DKW F9 über P 311, 312, 353 bis zum RS 1000: Fundiert und detailliert befasst sich DDR-Automobilexperte Jürgen Lisse mit sämtlichen Wartburg-Entwicklungen, inklusive den nicht in Serie gebauten Prototypen, und ihren Vorgängermodellen aus Eisenach.

• **Fundgrube auch für Modellbahner**

Eine zünftige Kulisse bot der Bahnhof von Görlitz. Wiederholt wurde er für Filmaufnahmen der DEFA genutzt, so auch am 14. April 1985, als ein Filmsonderzug mit 03 001 Einfahrt erhielt.

Der Blick nach draußen

Aus Lokschuppen, Bahnsteighallen oder Dienstgebäuden heraus bot die Eisenbahn ungewohnte Eindrücke – ein ganz besonderer Blick von hinter den Kulissen.



Aus dem Treppenhaus der Lokleitung des Bw Zwickau geht der Blick auf die Traditionslok 50 849. Für eine Plandampfveranstaltung erhielt sie 1993 wieder Witte-Windleitbleche.

Als es noch dampfte und rauchte, auch noch als es dieselte bei der Reichsbahn in der DDR, bot der Eisenbahnalltag ungewöhnliche Perspektiven. Gewiss war es ein Privileg, als Eisenbahner gleichzeitig dem Hobby nachzugehen, denn wer konnte zum Beispiel aus dem Dunklen eines Lokschuppens heraus seine Motive finden? Gleichwohl war es auch dann nicht einfach, mitsamt Arbeitsgerät, zu dem auch ein Stativ gehören konnte, hinter die Kulissen zu steigen und dem Tun nachzugehen.

Eindrucksvolle Lichteffekte, eingerahmt von alten Torbögen der Lokschuppentore,

Vom Bw Glauchau aus bespannte Ende der 1980er-Jahre 86 333 Sonderzüge. Im April 1988 wendete sie auf der Drehscheibe des Bw Altenburg, dahinter steht der markante Wasserturm.



Dieses Motiv wird es nicht wieder geben, denn im Juli 2002 schloss das Rundhaus des Bw Zwickau. Letztmals präsentierten sich die hier stationierten Dieselloks der BR 232.

konnten so auf Film festgehalten oder das Treiben auf dem Bahnsteig außergewöhnlich in Szene gesetzt werden.

Heute heißen Bahnbetriebswerke nur noch Betriebshof (Bh), und aus fast allen Bahnsteighallen wurde die letzte über Jahrzehnte von Dampfloks rußgeschwärzte Glasscheibe entfernt.

Und wo es noch Betriebshöfe gibt, fielen alte Holztore oft der Modernisierung durch moderne, elektrisch betriebene Stahlrolltore zum Opfer. Hinzu kommt, dass Triebfahrzeuge immer häufiger einfach an der Steckdose im Freien abgestellt werden, selbst in der kalten Jahreszeit.

So sind denn auch die Bilder auf dieser Doppelseite eine Reminiszenz an eine vergangene Zeit, erlebbar vielleicht noch bei Schmalspurbahnen oder in Eisenbahnmuseen. *Rainer Heinrich/hb*



Als es auf der Schmalspurbahn von Radebeul Ost nach Radeburg noch Güterverkehr gab, waren ständig zwei 99.77 im Einsatz, wie hier im Mai 1988.

Fotos: R. Heinrich

Vor 150 Jahren wurde das letzte Teilstück von Triest nach Ljubljana eingeweiht, die legendäre Südbahn von Wien über den Semmering an die Adria war fertig.

Ab in den Süden



Foto: Haslebner



Foto: Slg. Haslebner

Die JŽ-28.031 wartet 1968 im Bahnhof von Sežana (re.). Seitdem änderte sich viel: Slowenien wurde unabhängig und die Eisenbahn (SŽ) wurde mit Tauri modernisiert.

Ob das Empfangsgebäude in Divača vor mehr als 100 Jahren auch zartrosa war, kann die Postkarte (li.) aus dem Jahr 1906 leider nicht belegen.



Foto: Slg. Haslebner

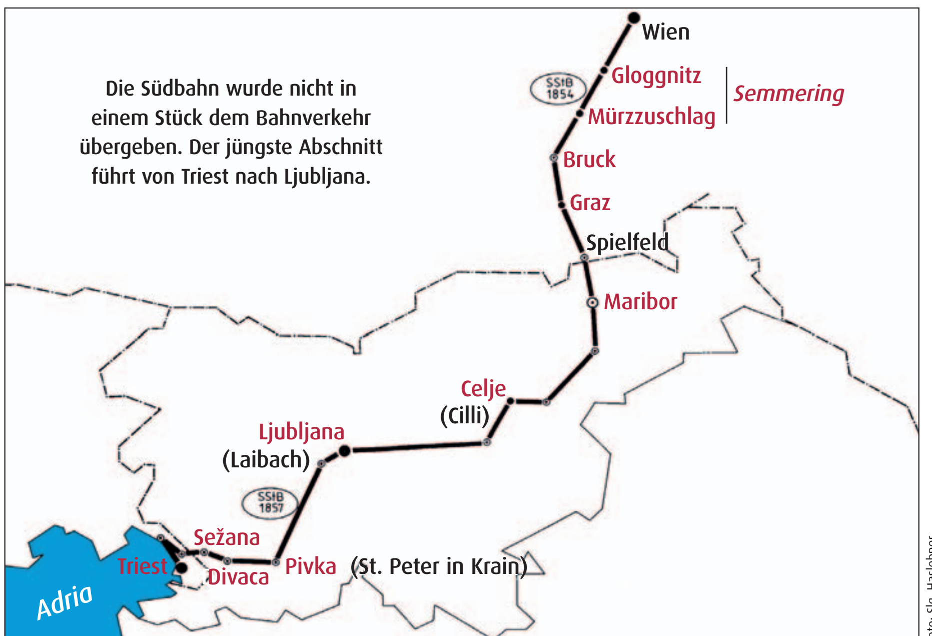


Foto: Haslebner

Der letzte 144 Kilometer lange Streckenabschnitt der Südbahn von Laibach (Ljubljanja) nach Triest konnte am 27. Juli 1857 durch seine Majestät, Kaiser Franz Josef I., feierlich eröffnet werden. Die Kaiser- und Residenzstadt Wien war nun durchgehend dank einer 589 Kilometer langen Bahnlinie mit der bedeutenden Adria-Hafenstadt Triest verbunden.

Schon im Jahre 1842 konnte man von Wien bis Gloggnitz reisen, 1844 von Mürzzuschlag nach Graz, 1846 von Graz bis ins damals südsteirische Cilli (Celje) und 1849 von Cilli nach Laibach, in die damalige Hauptstadt Krains, jetzt Sloweniens. Es fehlten nur mehr die beiden gebirgigen Teilstrecken Gloggnitz – Mürzzuschlag und Laibach – Triest. Die erste der beiden Verbindungen ist unter dem Namen Semmering-Bahn weltbekannt und wurde am 17. Juli 1854 eröffnet. Die zweite Strecke, die Karstbahn, wurde 2007 genau 150 Jahre alt.

Die erste Probefahrt von Laibach nach Triest am 20. Juli 1857 erfolgte mit der



Die Südbahn wurde nicht in einem Stück dem Bahnverkehr übergeben. Der jüngste Abschnitt führt von Triest nach Ljubljana.

Foto: Slg. Haslebner



Foto: Haslebner

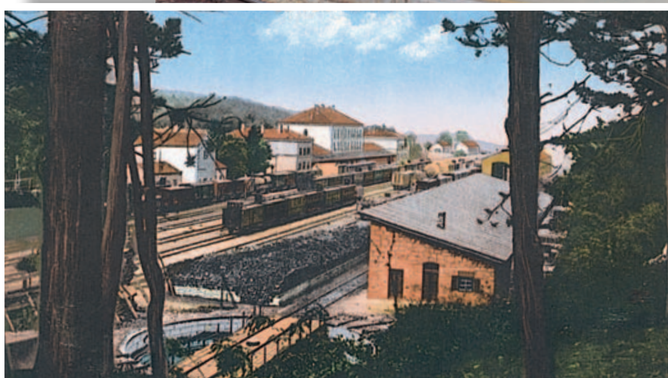


Foto: Slg. Haslebner

Als die kolorierte Postkarte abgeschickt wurde, gehörte das heutige Pivka als St. Peter in Krain noch zum Habsburger Imperium. Am 12. Mai 2007 wartet dort SŽ-362.031 mit Zug MV483.

Dampflok „Pirano" und zwei Waggons. Der Probezug fuhr in Laibach um 6 Uhr morgens ab und kam in Triest um 12.20 Uhr an. Im Jahr 1858 wurde aus der Südlichen Staatsbahn (SSt.B) die private Südbahn-Gesellschaft. Bis zum Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie war die von Wien über Graz und Laibach zur Hafenstadt Triest führende Südbahn eine der wichtigsten Magistralen des Reiches.

Die Jubiläumsstrecke, die landschaftlich höchst reizvoll ist und zu deren Charme auch die vielen Spuren früherer Zeit gehören, liegt heute zwischen Laibach und Sežana-Grenze (115 Kilometer) in Slowenien, die restlichen 29 Kilometer bis Triest in Italien. Für Reisende gibt es keine durchgehende Zugverbindung mehr zwischen Wien und Triest über Graz. Lediglich zwischen den Hauptstädten Wien und Laibach kann man mit dem Schnellzug „Emona" (römischer Name für Laibach) umsteigefrei reisen. Eine durchgehende Verbindung zwischen Laibach und Triest gibt es auch nicht. Nur zwischen Laibach und Villa Opicina (italienischer Grenzbahnhof) verkehren die Züge „Casanova" und „Goldini" in Richtung Venedig (Venezia). Zwischen Laibach und Sežana (slowenischer Grenzbahnhof) betreiben die SŽ Triebwagenzüge mit neuen Desiro-Tw der Reihe 312.

Der Güterverkehr nach Italien ist nicht mehr so bedeutend im Vergleich zur Verbindung Laibach – Koper. Im Abschnitt Divača – Koper ist der Verkehr auf eingleisiger Strecke an seiner Kapazitätsgrenze. War zu Monarchie-Zeiten Triest der wichtigste Hafen Österreich-Ungarns, so ist es heute für beide Staaten der modernst ausgebaute Hafen Koper.

Die Elektrifizierung der Südbahn erfolgte von der heutigen Grenzstation Sežana aus nach Postojna, mit dem italienischen Gleichstromsystem (3000 V). Erst zwischen 1959 und 1962 elektrifizierte die damals jugoslawische JŽ die Strecke Postojna – Laibach unter 3000-V-Gleichstrom. Auf der slowenischen Hauptstrecke (Koper – Sežana) Divača – Laibach – Dobova ist so kein Triebfahrzeugwechsel erforderlich. Die SŽ setzen für diesen Langlauf die E-Loks der Reihen 342, 362 und 363 ein. Die neue Reihe 541 (ÖBB 1216), die seit kurzer Zeit zur Verfügung steht, erlaubt jetzt auch den universellen Einsatz bis ins österreichische Wechselstromnetz. Im elektrischen Triebwagenverkehr kommen neben den neuen Desiro-Triebwagen für den ICS-(Inter City Slovenija)-Verkehr die italienischen Pendolino der Reihe 310 zum Einsatz. Die polnischen Pafawag-Tw der Reihe 315 (genannt „Gomulka") dienen nur mehr als Reserve. *Peter Haslebner/al*



Foto: Haslebner

Im Grenzbahnhof Villa Opicina treffen sich am 15. Mai 1993 die SŽ-33.037 und die italienische FS-652.044.

Die Anreise

Um die Karst-Strecke der Südbahn zu erleben, kann man sich ihr aus zwei Richtungen nähern. Wer aus der Richtung Italien kommt, reist zunächst mit einem Fernzug nach Venedig oder Triest. Ab München besteht die Möglichkeit um 9.33 Uhr, Ankunft in Triest 19.13 Uhr; ab Zürich fährt ein direkter Cisalpino um 13.09 Uhr, der Triest gegen 21.30 Uhr erreicht; von Basel oder Stuttgart fährt man zunächst entweder nach Zürich oder München. Wer sich dem Jubiläumsstreckenabschnitt von Ljubljana aus nähern will, kann in München in den EC 113 (Abfahrt 11.26 Uhr) einsteigen und ist ohne Umsteigen um 17.42 Uhr in Ljubljana. Wiener fahren etwa mit dem OEC 151 um 7.57 Uhr ab Wien-Südbahnhof nach Ljubljana und dürfen bei der Anreise schon gleich eine Fahrt über das Weltkulturerbe Semmering genießen.



Ein mit Glas überdachter Hotelinnenhof ist nicht untypisch für Barcelona.

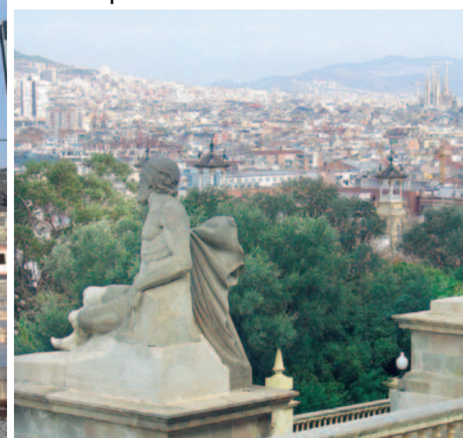
Eine prachtvolle Kathedrale des Schienenverkehrs mit vager Zukunft: Barcelonas Estacion de Franca.

Ankunft in der Gaudi-Metropole



Blick aus Westen auf die seitlich offene Halle des mitten im Zentrum der Metropole Kataloniens gelegenen Bahnhofs.

Der Blick aus dem Park Güell auf die Innenstadt Barcelonas deutet die Ausdehnung der zweitgrößten Stadt Spaniens an.



Barcelona, Kataloniens Hafenmetropole, hat viel zu bieten: Von Antoni Gaudi bis Pablo Picasso haben viele, die auf der iberischen Halbinsel Rang und Namen haben, in Barcelona ihre Spuren hinterlassen. In den Ramblas, dem Wohnzimmer der Stadt, gehen die Lichter nie aus. Man kann sich stundenlang durch schmale Gassen voll buntem Leben treiben lassen, um sich anschließend in einem der vielen Cafés zu entspannen. Den Besuch einer Markthalle sollte man nicht versäumen, ein farbenfrohes Fest für alle Sinne. Ruhe finden kann man in Barcelona an der Hafenmole, kann den Schiffen zuschauen, den Sonnenuntergang genießen, oder mit der Seilbahn über den Hafen zum Berg Montjuic gondeln. Vom dortigen Kastell genießt man einen fantastischen Blick über Stadt, Hafen und Meer. Barcelona, im Jahre 133 v. Chr als römische Siedlung gegründet, ist von Hügeln umschlossen.

Auf einem dem Meer gegenüber gelegenen Hügel liegt der Park Güell, eine sehenswerte, von Antoni Gaudi komponierte und gestaltete Anlage, von der aus man einen fantastischen Blick auf die Stadt und die „Sagrada Familia" hat. Gaudi übernahm 1883 den



Eine Augenweide sind die Gassen Barcelonas.

Auftrag, diese damals schon begonnene Kirche weiterzubauen. Sie wurde sein Lebenswerk und eine der bekanntesten Baustellen der Welt. Erst im Jahr 2026 soll die Kirche vollendet werden.

Eisenbahnfans haben Barcelona häufig nicht auf ihrer Agenda, denn das meiste Eisenbahngeschehen findet dort unterirdisch statt. Drei Bahngesellschaften betreiben den Personenverkehr rund um die katalonische Hauptstadt: Die spanienweite Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), die katalonische Ferrocarrils Generalitat de Catalunya (FGC) und Transport Metropolità Barcelona (TMB). Die Renfe-Linien haben alle die spanische Spurweite von 1668 Millimetern und sind mit 3000-V-Gleichstrom elektrifiziert. Die FGC betreibt zwei Spurweiten: 1435 Millimeter mit 1300-V-Gleichstrom-Oberleitung und Meterspurlinien. Die Metrolinien der TMB haben ebenfalls die Standard-1435-Millimeter-Spur mit Gleichstrom-Oberleitung oder Stromschiene. Eine Ausnahme bildet die Linie 1, die eine Spurweite von 1674 Millimetern hat und über eine DC-1500V-Stromschiene versorgt wird. Außerdem gibt es noch drei Standseilbahnen in Barcelona.

Nur wenige Schritte von den pulsierenden Ramblas entfernt, befindet sich zwischen dem Yachthafen und dem Parc de la Ciutadella der Weltausstellung 1888 der Bahnhof „Estacion de Franca“. Von der Straße, der Fortsetzung der Hafenpromenade aus gesehen, ein schlichter, jedoch trotzdem monumentaler Bau des Architekten Pedro Muguruza Otano, der auch am Bau der spanischen Botschaft in Berlin beteiligt war.

Der Bahnhof fügt sich nahtlos in die Reihe der anderen prunkvollen Gebäude der Avinguda Marquès. Betritt man den Bahnhof von dieser Straße →



Das eindrucksvolle aber zurückhaltende Portal der Estacion de Franca deutet noch wenig vom viel herrlicheren Inneren des Palastes aus Glas und Stahl an.

aus, gelangt man in eine monumentale, quer zu den Bahnsteigen verlaufende Schalterhalle. In den Steinboden sind große Ornamente in Sternform eingelegt, zur Rechten befindet sich ein Restaurant, zur Linken ein Hotel. Die Innenausstattung des Bahnhofs wurde von Santiago Marco entworfen. Drei Kuppeln überspannen die Halle. Das Interieur besteht aus feinsten Materialien: Marmorplatten, kunstvoll geätzte Glasfenster, Bronzeverzierungen und Eichenholz kamen zum Einsatz. Messingbügel sollen den meist gar nicht so großen Andrang der Passagiere in die richtige Bahn lenken.

Eine Tafel erinnert an den königlichen Besuch anlässlich des 150. Jahrestags von Spaniens erster Eisenbahnstrecke Barcelona – Mataró, die am 28 Oktober 1848 eröffnet wurde.



Auch Eisenbahnfans sollten sich die faszinierenden Markthallen Barcelonas auf keinen Fall entgehen lassen.



Die zwei Gesichter Barcelonas: Touristische Attraktionen neben moderner Industriewelt am Containerhafen.



Noch aus der Bauzeit des Bahnhofs stammen die Puffer an den Prellböcken am Gleisende in der Halle.

Über einen der drei Durchgänge gelangt man in die von Andreu Montaner Serra entworfene Bahnsteighalle. Gerade die Übergange gelten als architektonisch besonders gelungen. Ein seltenes Beispiel bei dem der Übergang von der Schalter- in die Bahnsteighalle keine abrupte Unterbrechung des Raumes darstellt, sondern ein fast logischer Weg zwischen zwei Bereichen mit deutlich unterschiedlichen Funktionen ist. Die Gleise liegen in einem leichten Bogen, da der Bahnhof zur Seeseite hin offen ist, die Strecken aber ins Landesinnere führen. Eine 29 Meter hohe und 195 Meter lange Halle mit einer Fläche von 27367 Quadratmetern überspannt die Gleise. Die Bogenlänge der Bahnsteighalle ist an der Außenseite um fast ein Viertel länger als an der Innenseite. Die durch die Krümmung verursachte ungleich lange thermische Ausdehnung, stellte die Ingenieure vor eine große Herausforderung.

Die Gleise sind von eins bis 14 nummeriert, allerdings liegen die Nummern eins und zwei außerhalb der Halle. Die Gleise drei bis acht sind in Betrieb,



Überwiegend Nahverkehrszüge treffen sich in Barcelonas altehrwürdigem Tor nach Frankreich.



Der Weg ist das Ziel: Gaudis Sagrada Familia. Böse Zungen behaupten, Barcelona habe es nicht eilig mit der Fertigstellung.

Barcelonas Tor nach Europa: Die Estacion de Franca

neun und zehn mit einer provisorischen Abdeckung versehen, wohingegen elf und zwölf schon zubetoniert sind. Die freie Fläche wird gelegentlich für (Kunst-) Ausstellungen genutzt. Die beiden Gleise am östlichen Rand der Halle sind wiederum in Betrieb.

Auch die Innenarchitektur der Bahnsteighalle kann sich sehen lassen: Filigrane Gitter sichern den Gleisbereich, stilvolle Lampen betonen optisch den Eingang zu jedem einzelnen Bahnsteig. Besonderes Highlight sind die Prellböcke. Stolz prangt auf ihnen der in Metall gegossene Schriftzug „Hydraulic Puffers - Ransomes & Rapier Ltd – Ipswich England". Sie sollten einen Aufprall bis 40 km/h abfedern können und durften nach ihrem Einbau dies in einer spektakulären Demonstration vor geladenem Fachpublikum beweisen.

Die feierliche Eröffnung des Bahnhofs durch den spanischen König Alfonso XIII fand am 19. Mai 1929 statt. Der Betrieb wurde erst einen halben Monat später aufgenommen. Gebaut wurde der Bahnhof auf dem Gelände der beiden alten Bahnhöfe Estacion de Granollers, am 23. Juli 1854 eröffnet, sowie der Estacion de Mataro, die am 28. Oktober 1848 eröffnet worden war.

Anläßlich der Olympischen Spiele 1992 wurde der Bahnhof zuvor liebevoll restauriert, sogar der ursprünglich verwendete Stein wurde aus San Vicente de Castellet beschafft. Die Arbeiten dauerten vier Jahre.

Nur ein kurzes Stück hinter dem Bahnhofsgebäude läuft die Strecke oberirdisch, um dann in einem Tunnel entweder nach Westen Richtung Passeig de Gracia und Barcelona Sants oder nach Osten in Richtung Barcelona Clot Aragó zu führen. Über den zentral gelegenen Durchgangsbahnhof Barcelona Sants, der dem Eisenbahnfreund wegen der seit kurzem dort anzutreffenden AVE-Hochgeschwindigkeitszüge einen Abstecher wert sein sollte, wird heute der größte Teil des Verkehrs abgewickelt.

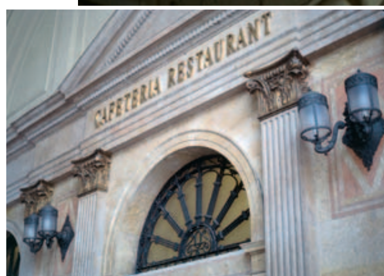
Neben Regionalzügen wird der französische Bahnhof im Fernverkehr nur von relativ wenigen Zügen angesteuert. Mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Spanien sinkt der Bedarf Estacion de Franca weiter. Seit Jahren steht eine Schließung im Raum. Was mit dem Gebäude geschehen soll, ist unklar. Eisenbahnfreunde bemühen sich mit Unterstützung der katalanischen Regierung darum, dort ein Eisenbahnmuseum zu gründen.

Wer nach Barcelona kommt, sollte sich einen Besuch der Estacion de Franca nicht entgehen lassen. Heutzutage, seit Barcelona im Pool der Billigfliegerziele ist, kann man sich das bei etwas Flexibilität auch leisten. Da der MODELLEISENBAHNER eine Eisenbahnzeitung ist, sei erwähnt, dass Barcelona auch auf der Schiene zu erreichen ist: Von Frankfurt/M. (Abfahrt 6.34 Uhr) gelangt man über Paris und Montpellier immerhin in nur rund 15 Stunden am selben Tag nach Barcelona! *G. Habermann/al*



Einen Katzensprung vom Yachthafen entfernt, erkennt man die Halle der Estacion de Franca.

Die drei Kuppeln in der Schalterhalle verleihen dieser geradezu eine sakrale Atmosphäre.



Alles was ein Bahnhof braucht: Ein Restaurant!

Fotos: G. Habermann

Zug um Zug

Folge 3: Baureihe E16/E161/116

Technische Daten:

Baujahr:	1926
Vmax:	120 Km/h
Leistung:	2340 - 2944 KW
Gewicht:	110,8 t
Länge:	16,30 m
Achsfolge:	1'Do'1
Ausmusterung:	bis 1980
Stückzahl:	21



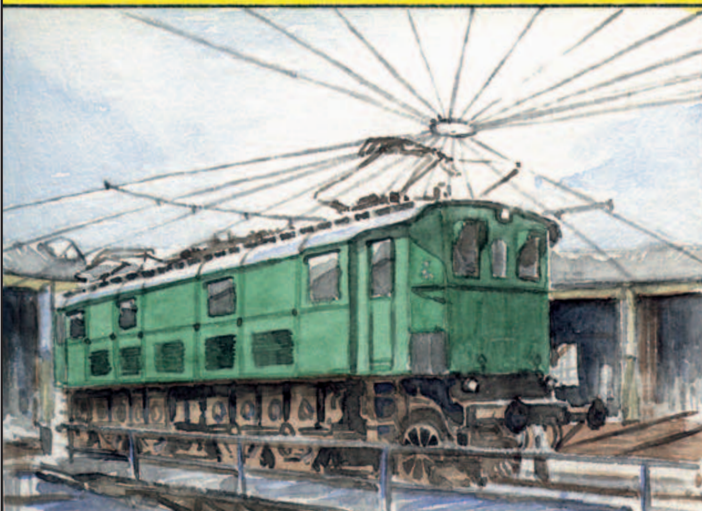
1923 BEGANN DIE DRG MIT DER ELEKTRIFIZIERUNG DER STRECKEN VON MÜNCHEN NACH GARMISCH UND REGENSBURG. FÜR DIE BENÖTIGTEN SCHNELLZUGLOKS WÄHLTE MAN DEN ENTWURF DES HERSTELLERS BBC MIT DEM EINSEITIG ANGEORDNETEN BUCHLI-ANTRIEB AUS. IM MAI 1926 TRAF DIE ERSTE LOK MIT DER BEZEICHNUNG ES 1 IM BW MÜNCHEN EIN.



DIE MASCHINEN WURDEN AUSSCHLIESSLICH IM SÜDDEUTSCHEN RAUM EINGESETZT UND WAREN IN DEN BW MÜNCHEN, GARMISCH, ROSENHEIM UND FREILASSING BEHEIMATET. DER BUCHLI-ANTRIEB ERWIES SICH WÄHREND DER ÜBER 50-JÄHRIGEN BETRIEBSZEIT ALS SEHR ROBUST UND ZUVERLÄSSIG.



1958 ZOG DIE DB ALLE E16 IM BW FREILASSING ZUSAMMEN. ALS DANN MITTE DER 60ER-JAHRE E18 DORT EINTRAFEN, SETZTE MAN DIE E16 IMMER MEHR IN UNTERGEORDNETEN DIENSTEN EIN.



SO ZOGEN SIE AUCH LEERREISEZÜGE ZWISCHEN MÜNCHEN HBF UND PASING. 1980 WURDE DIE LETZTE LOK AUSGEMUSTERT.



EINE DIESER INTERESSANTEN LOKS STEHT HEUTE IM BAHNPARK AUGSBURG.

www.cmt-ev.de

Gott und die Modellbahn

Das „Christliche Modellbahn-Team" offeriert Sichten und Absichten auf seiner Homepage.

■ Menschen, die die Bibel zum Maßstab ihres Lebens gemacht haben, für die Jesus Christus der Mittelpunkt ihres Lebens ist (oder es werden soll) und die gleichzeitig begeisterte Modellbahner sind, finden auf dieser Homepage die Online-Plattform für ihren Glauben und ihr Hobby. Sie ist angenehm klar strukturiert, schnell findet man zum Beispiel regionale Ansprechpartner und die nächsten Termine. Originell ist die Übertragung eines Bibelverses, des Psalms 23, ins Eisenbahnerdeutsch („Der Herr ist meine Lokomotive..."). Ansonsten sei der Beitrag ab Seite 80 in dieser Ausgabe empfohlen.

home.arcor.de/uwe.kalina/

Reise nach Alexisbad

Der Harz und seine Eisenbahnen verströmen ein besonderes Flair, meint auch Uwe Kalina.

■ Begonnen hat es zwar schon etwas früher: Eine erste H0m-Anlage „Grünrode" nach Motiven der Harzbahnen wurde bereits im MODELLEISENBAHNER 8/1985 vorgestellt, aber eine Wanderung durch das Selketal 1990 war der Starttermin für das aktuelle Projekt Bahnhof Alexisbad in 1:87. Diverse Verpflichtungen hinderten Uwe Kalina an einer schnelleren Realisierung, aber was von seinem Bahnhof jetzt auf der Homepage zu sehen ist, ist bemerkenswert. In das Bahnhofsgebäude steckte der Erbauer sehr viel Mühe und zeigt damit auch, was im Maßstab 1:87 möglich ist.

www.bae-by-ook.net

Schmalspurvergnügen

Otto O. Kurbjuweit (OOK) und seine Mitstreiter widmen sich dem Harz in der Spurweite 0m.



■ Die Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn (BAE) ist in dem deutschen Mittelgebirge schlechthin zuhause, dem Harz. Sie kennen die BAE nicht? Kann auch nicht sein, denn es ist eine fiktive Bahnstrecke, die auf einer 0m-Anlage mit den echten Harzer Schmalspurstrecken in Verbindung steht. Bei der BAE ist einiges anders als bei einem gewöhnlichen Modellbahn-Club. Ein Verein mit Satzung und allem was dazugehört ist die BAE nicht. Die Anlage gehört dem Verleger Otto Kurbjuweit. Er bestimmte das Konzept und die Gestaltung. Für eine Anlage von rund 70 Quadratmetern benötigte er jedoch Mitstreiter und so treffen sich bei der BAE regelmäßig Gleichgesinnte, die Spaß am Gleis- und Weichen-Selbstbau haben und die das Konzept mittragen können und wollen. Die Homepage der BAE verrät alles zur Anlage, auch zu den früheren kleineren BAE I und II, die wegen Umzugs abgebrochen werden mussten. Das BAE-Konzept wird ausführlich vorgestellt und zahlreiche Zeichnungen, Grafiken und Bilder geben einen guten Eindruck vom Erreichten und lassen das Geplante erahnen. Demnächst soll der Betrieb auf der BAE III starten, noch steht aber das Digitalsystem nicht fest. Die BAE-Homepage lässt den Besucher teilhaben am Baufortschritt und das macht auch ihren Reiz aus.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Nadelöhr „Edle Krone"

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Neuheit auf der Nahestrecke", Heft 8/2007

Der Beitrag erinnerte mich sofort an den Tunnel bei Edle Krone an der Strecke Dresden – Chemnitz – Hof. Im Zuge der Elektrifizierungsarbeiten 1964/66 musste das Lichtraumprofil vergrößert werden. Da weder eine Umgehungsstrecke noch eine Sperrung möglich war, baute man einen Tunnelschutzwagen. Beide Gleise wurden mittels Gleisverschlingung eingleisig und somit konnte hinter dem fahrbaren Tunnelschutzwagen (stabiles Stahlgerüst) der Fels gesprengt, abgebrochen und beräumt werden.

Wolf Richter, 09122 Chemnitz

Repro: Slg. W. Richter



Die Sprengungen erfolgten des Nachts im Nadelöhr, dem 121 Meter langen Tunnel „Edle Krone" bei Tharandt, Kreis Freital.

Polnisch Bydgoszcz

Betrifft: Titelbild „Elb-Florenz" und „Gen Osten", Heft 7/2007

Das Titelbild ist mal wieder ein echter Hingucker. Ein Lob an die Verantwortlichen für die Idee und deren Umsetzung! Bei der polnischen Stadt Bromberg ist Ihnen leider ein Fehler unterlaufen: Die richtige Schreibweise ist Bydgoszcz.

Frank Lammers, E-Mail

Mit Erlaubnisabgabe

Betrifft: „Habemus Tunnel!", Heft 8/2007

Der neue BLS-Basistunnel wäre mit Sicherheit ein Jahrtausendobjekt, wenn nicht kurzsichtige Ökonomen den vollen Ausbau verhindert hätten. Ansonsten ist betriebstechnisch ein 21 km langer, eingleisiger Blockabschnitt mit Erlaubnisabgabe für die Gegenrichtung eigentlich eine Katastrophe.

Dipl.-Ing. Lüder Gleichmann, 98693 Ilmenau

Eine Frage der Belegung

Betrifft: „HabemusTunnel!", Heft 8/2007

Der Bericht über den LBT hat mir sehr gut gefallen; dies ist unsere Urlaubsregion, in die wir jetzt wieder starten. So verfolge ich schon seit Jahren mit großem Interesse den Bau des LBT und kenne mich auch in dieser schönen Gegend gut aus. Das Bild auf Seite 22 von der Lötschbergsüdrampe mit den beiden Re 465 und der „Rola" am Haken, auf der Bergfahrt von Brig kommend, ist allerdings leider seitenverkehrt, unschwer auch schon an der falschen Gleisbelegung feststellbar.

Reemt Schipper, 64367 Mühltal

***Anmerkung der Redaktion:
Das Bild ist nicht seitenverkehrt wiedergegeben. Die ganze Lötschberg-Doppelspur ist „banalisiert", das heißt, die Züge können wahlweise in jeder Richtung auf jedem Gleis verkehren. Die Lastwagenzüge müssen sogar mehrere Gleiswechsel vornehmen, da nicht jedes Gleis in jedem Tunnel das erforderliche Lichtraumprofil aufweist. Dafür wurde speziell ein Korridor geschaffen und signalisiert. Übrigens fährt auf besagtem Bild der Zug von Goppenstein nach Brig.***


Die geschwungene Form der Auffahrt ist den beengten Platzverhältnissen geschuldet.


Unter dem Busch-Pflaster liegen bereits Drähte fürs Faller-Carsystem. Man weiß ja nie...

Teil 4

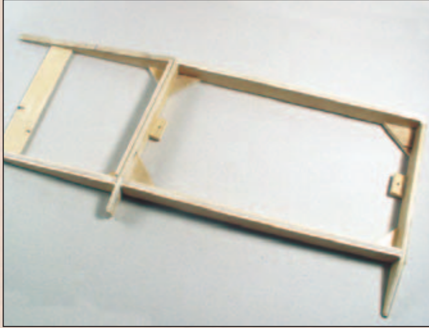
Schönheide en miniature

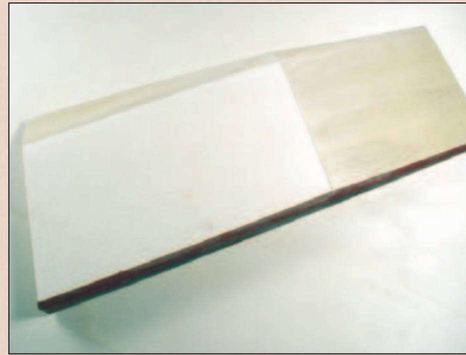
Für den Güterverkehr gab es in Wilzschhaus interessante Anlagen, die sich lohnen, auch in H0 nachgestaltet zu werden.

Mit einer Ausdehnung von etwa 60 000 m² und einer Gleislänge von rund 3500 m sowie 28 Weicheneinheiten (WE) zählt der Bahnhof Schönheide Süd – speziell was den Schmalspurteil betrifft – zu den Großen seiner Art. Sicher liegt das mit daran, dass er der Endpunkt der ersten Schmalspurstrecke Sachsens mit entscheidender wirtschaftlicher Bedeutung war. Hauptumschlaggüter sowohl auf den Regel- als auch auf den Schmalspurgleisen waren Braunkohle aus dem Falkenauer Becken, Holz aus den benachbarten Revieren des Eibenstocker und Auerbacher Forstbezirks sowie Wolle, Tuche, Eisenerz und Eisenwaren, Pappen und Verpackungsmaterial sowie Maschinenteile.

Ausdruck für all diese frühe Prosperität im westlichen Erzgebirge sind im Bahnhof Schönheide-Süd eine große Seiten- und eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe,

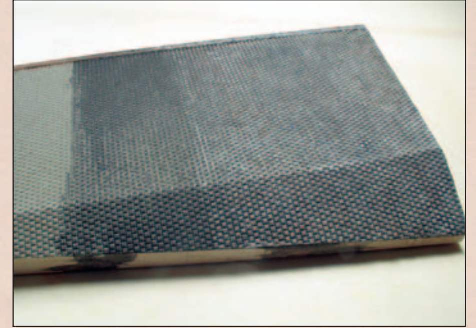
Der Grundrahmen der später abnehmbaren Rampen besteht aus 4-mm-Sperrholz.

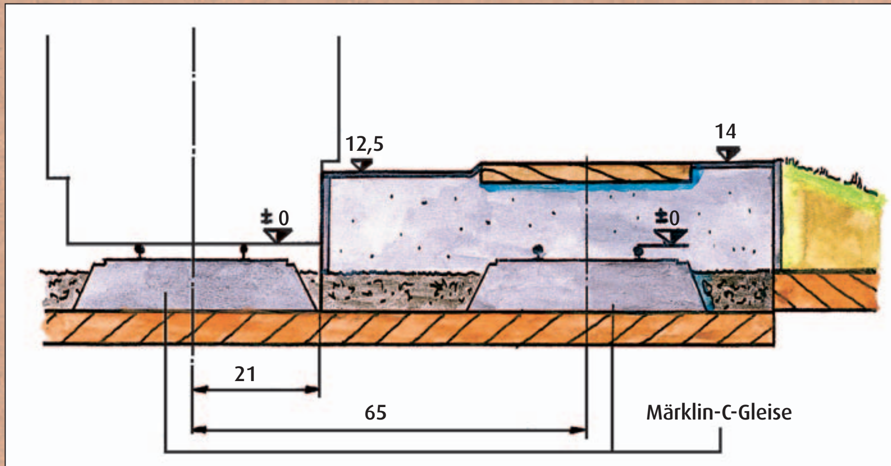




Die 2 mm starke Decke wird an den Übergängen aufwendig mit Schleifpapier bearbeitet.

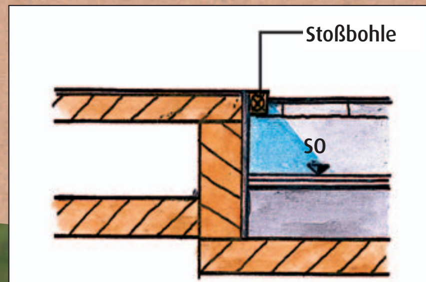
Bearbeitung des Busch-Pflasters: Links original, Mitte mit Klarlack überzogen, rechts graniert.







Mit Kibris Bruchstein-Mauerwerkplatte B-4146 verkleidet man die Rampenseite zum Gleis hin.



Die Schmalspurwagen müssen zum niveaugleichen Ladungstausch mit Normalspurwagen die Rampe zur Umladehalle hinaufgedrückt werden.

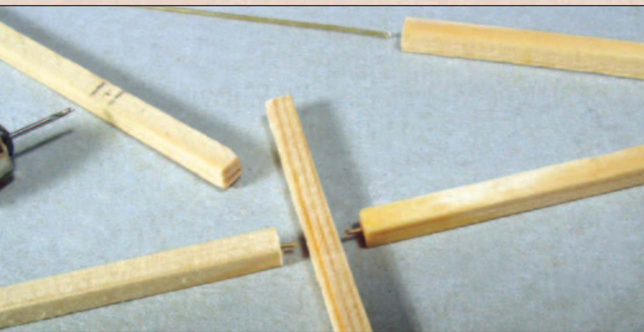


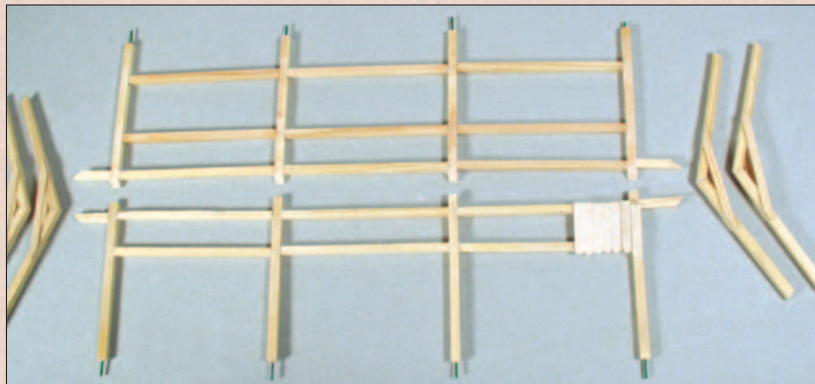
eine Umladehalle, eine Spurwechselanlage, eine Überladeeinrichtung und zwei Gleiswaagen (je eine für Regel- und Schmalspur) mit Lademaßen. Alle diese Bauwerke sollten auch auf unseren beiden Modulen wiederzufinden sein.

Dem Empfangsgebäude unmittelbar gegenüber liegt eine kurze, kombinierte Kopf- und Seitenrampe für den örtlichen Güterverkehr und für den Umschlag kleiner Handelswaren. Charakteristisch für diese Einrichtung ist die geschwungene kurze Auffahrt, die sich aus der unmittelbaren Lage neben der Schrankenanlage ergibt. Daran schließt sich ein kurzes Stück Ladestraße an, dem eine lange Seitenrampe angegliedert ist.

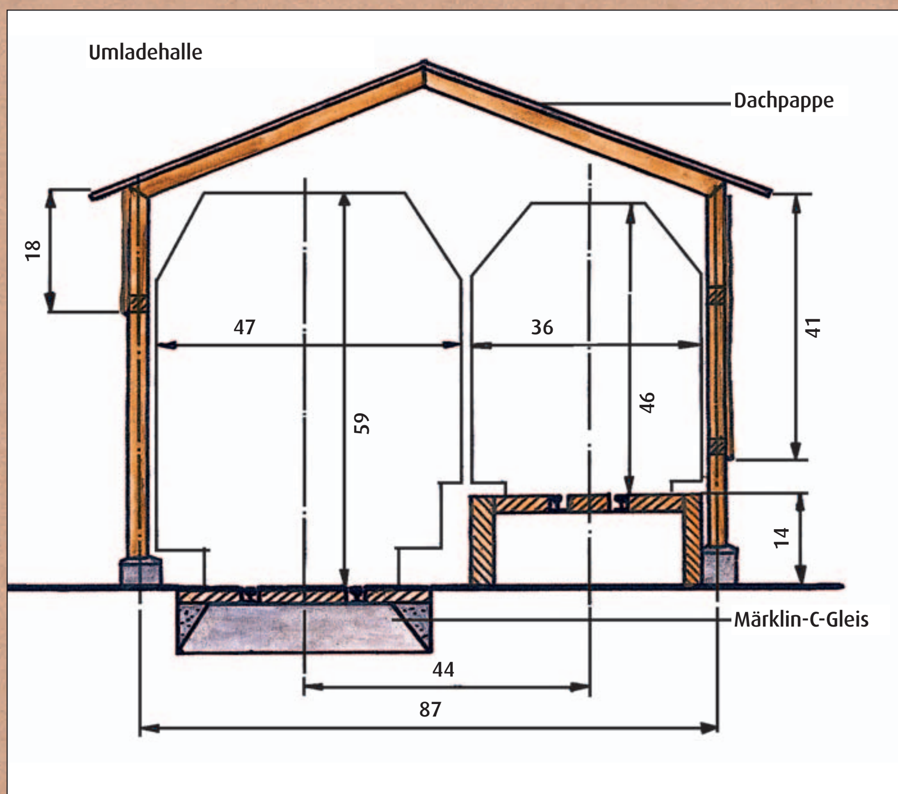
Beim Nachbau in H0 treten keine nennenswerten Probleme auf, hält man sich an die Richtmaße bezüglich der Freiräume (Regellichtraum) am Gleis. Über den Selbstbau von Laderampen ist im MODELLEISENBAHNER schon viel geschrieben worden, so dass sich ausführliche Anleitungen hier erübrigen. Die Rampengrundkörper entstehen aus Sperrholz, das mit den entsprechenden Strukturplatten beklebt wird: Die Wand am Gleis mit Natursteinplatten von Kibri und die Fahrbahnoberfläche mit selbstklebender Folie von Busch. Weil letztere aus einer Gewebeverbindung besteht, wurde der Eindruck von Stein durch Überstreichen mit farblosem Klarlack (Epoxid) erreicht. Darauf erfolgt dann der Anstrich mit schwarzer ➔

Die 2 x 2 mm starken Holzleisten verbindet man mit 0,5 mm dicken Dollen und verklebt sie mit Uhu-Coll.



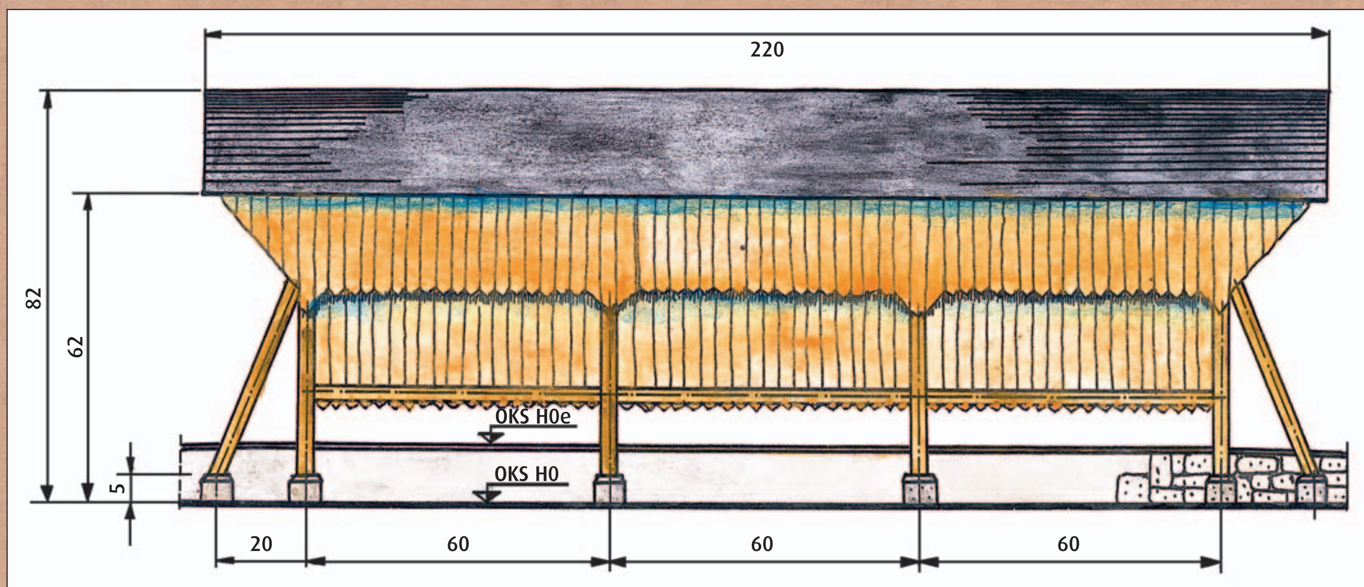


Die Seitenwände werden später in den aus Polystyrol gefertigten Betonsockel gesteckt.

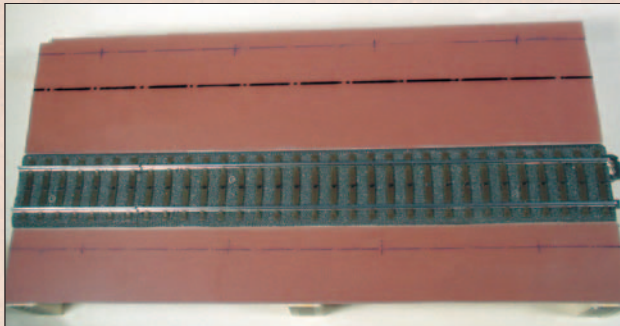


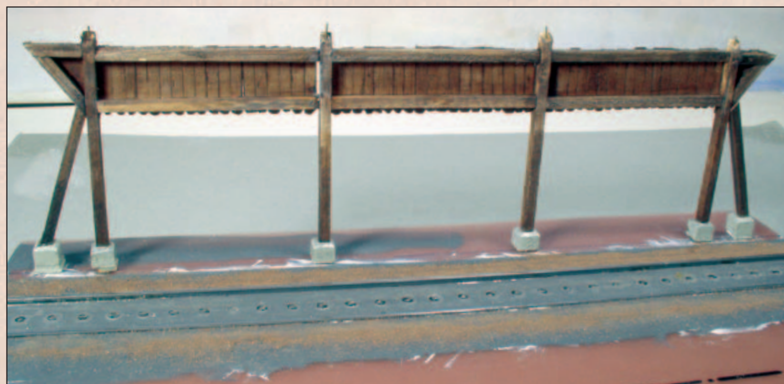
Wasserfarbe (mit viel Spülmittel angemischt) zum Ausfüllen der Fugen. Mit dunkel- bis hellgrauer Acrylfarbe setzt man die Pflasterfläche ab. Ein Hauch von Weiß gibt dem Ganzen den gewünschten stark abgenutzten und verwitterten Eindruck. Die Randsteine der Oberflächen entstehen aus kleinen Plastikplättchen, und schließlich werden die Rampen mit Schraubenlöchern für eine lösbare Befestigung auf der Anlage versehen. Man weiß ja nie... Die große Seitenrampe wird allerdings stark verkürzt, denn im Original war sie 130 m lang, was auf der Anlage 1490 mm bedeutet hätte. Auf unseren Segmenten müssen 300 mm genügen.

Umladehallen wurden in Sachsen vorwiegend an den Nahtstellen von Regel- und Schmalspur errichtet. Sie sind die einfachste Form, Güter von einer Spur auf die andere umzuschlagen. Das Prinzip besteht aus einem Regel- und einem oder mehreren Schmalspurgleisen, die so dicht (natürlich den Regellichtraum beachtend) nebeneinander liegen, dass ein Umladen von Güterwagen zu Güterwagen ohne



Aus stabilem, 2 mm starken Leiterplattenmaterial entsteht die in Gleisebene liegende Grundplatte der Umladehalle.





Die Punktkontakt-Löcher wurden mit dem 2-mm-Locheisen aus der Folie gestanzt.

Hilfsmittel möglich ist. Diesen Typ von Umladehallen gab es vor Einführung des Rollbock- beziehungsweise Rollwagenverkehrs auf allen Anschlussbahnhöfen zur Regelspur. Dazu hat man das Schmalspurgleis so weit angerampt, dass sich die Ladeflächen der zum Umschlag vorbereiteten Schmalspur- und Regelspur-Güterwagen auf gleicher Höhe befinden.

Da auch nässeempfindliche Güter umgeschlagen wurden, hat man die Einrichtungen meistens überdacht und zum Schutz der Ladearbeiter mit Bretterwänden zu den benachbarten Gleisen hin versehen. Die hier nachgebaute Umladehalle war auf der Schmalspurseite mit einer durchgehenden Wand und auf der Regelspurseite nur mit einer halb hohen Wand versehen, was dem Modell einen zusätzlichen Reiz verleiht.

Rampe gleicht Unterschiede in der Wagenhöhe aus

Kritisch ist die Ausführung der Gleisrampen, die nötig sind, um das Schmalspurgleis auf die entsprechende Höhe zu bringen. Hier wäre eine sanftere Steigung (etwa 1:15) besser gewesen. Für das In-Stellung-Schieben zweiachsiger Güterwagen mag es ja noch gehen, aber für Lokomotiven... Der Modellbau erfolgt komplett in Holzbauweise, mit Ausnahme der Betonfundamente der Stützen, die aus Polystyrolklötzchen bestehen. Das Dach ist nur aufgesteckt. 0,5mm dicke Dollen aus Messingdraht stecken in passenden Löchern in den Stützen. Der Anstrich und das Verwittern erfolgt hier mit Künstlerölfarben und viel Terpentin. Ein weiteres Problem ist bei der Verwendung von Märklin-C-Gleisen stets das Kaschieren der Mittelleiterkontakte bei der Nachbildung einer Betonfläche zwischen den Schienen. Hier haben wir es mit einer Kunststoff-Folie (aus ABS) versucht, in die die Kontaktlöcher mit einem Locheisen geschlagen wurden.

Nicht immer können alle Güter so einfach von einem Gleissystem auf das andere umgeladen werden wie in der beschriebenen Umladehalle. Bei einem solch umfangreichen Güter-Transfer, wie er zu Hochzeiten in Schönheide-Süd geherrscht hatte, war es nötig, auch ganze Güterwagen auf der Schmalspur zu bewegen. Und natürlich mussten Schmalspurfahrzeuge auch auf Regelspurwagen verladen werden können, denn nicht jede Schmalspurbahnen betreibende Gesellschaft hatte die notwendigen Werkstattkapazitäten, um Lokomotiven und Wagen zu warten und zu reparieren. Dazu wurden Überladeeinrichtungen wie Rollwagengruben und Überladerampen gebaut.

Rollwagen oder Rollböcke dienen dazu, regelspurige Wagen (zumeist Güterwagen) auf Schmalspurgleisen transportieren zu können. Der Hauptunterschied besteht darin, dass die schmalspurigen Rollböcke jeweils nur eine Achse der Regelspurfahrzeuge aufnehmen können, während die Rollwagen die kompletten Fahrgestelle der Regelspurwagen befördern. Sind die Radstände zu groß oder handelt es sich bei den aufzusattelnden Fahrzeugen um Drehgestell-Fahrwerke, werden zwei Rollwagen eingesetzt. In allen Fällen erfolgt die Verbindung der Roll-Untersätze mit unterschiedlich langen (verlängerbaren) Kuppelstangen. Da das Regelspurgleis zur Nahtstelle hin angerampt oder das Schmalspurgleis abgesenkt werden muss, um eine niveaugleiche Überfahrt zu gewährleisten, spricht man hier von einer Rollbock-/-wagen-Grube.

Die von uns im Modell verwendeten Rollwagen von Technomodell haben eine Systemhöhe von 6,3 mm. Also wurde das Märklin-Zufahrtsgleis leicht angerampt, während das Schmalspurgleis auf gleicher Höhe verbleibt, wie die gesamte H0e-Anlage. Dass das Zufahrtsgleis wegen der recht kompakten Maße des Dioramas in der Kurve liegt, ist beim Rangieren nicht ideal. Die beiden Leitschienen an der Übergangsstelle sind zwar nicht vorbildgerecht, sorgen jedoch für eine holperfreie Überfahrt der regelspurigen Wagen. Was aber unseren Modellbausinn ins Holpern brachte, waren die am Rahmen der Rollwagen angebrachten Radvorleger. Sie lassen sich zwar abklipsen und entspre- →



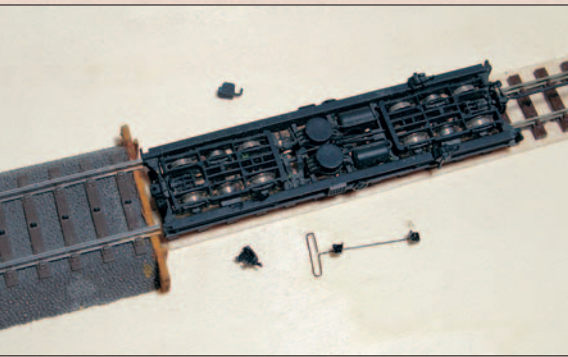
Die Schutzwand auf der Schmalspurseite ist weiter heruntergezogen als am Normalspurteil.



Bei der Verkleidung des erhöhten Schmalspurteils kommt wiederum Kibri-Mauerwerk zum Einsatz.

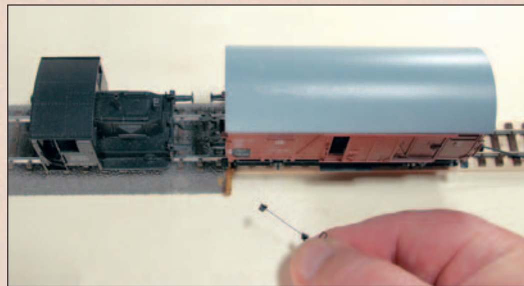


Die armen Arbeiter müssen mangels öffnungsfähiger Türen die Ladung über die Bordwände werfen.



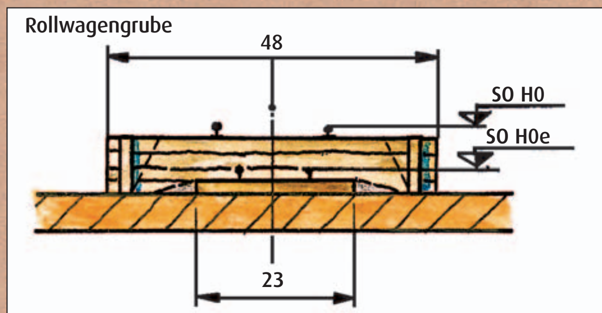
Am Technomodell-Rollwagen werden die rampenseitigen Hemmschuhe abgenommen.

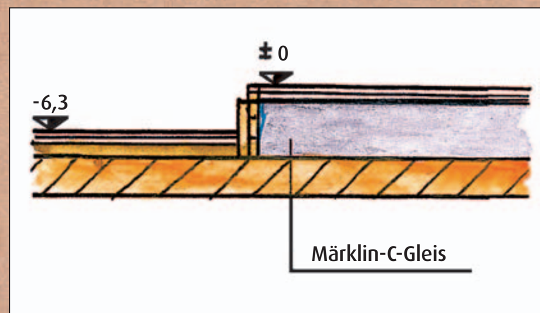
Wenn der Wagen auf dem Rollwagen steht, klemmt man die Hemmschuhe vor die rampenseitigen Räder.





Die Anrampung des Normalspurgleises fällt modellbahngerecht kurz aus.





chend dem gegebenen Radstand des Regelspurwagens neu befestigen, aber trotzdem müssen zu diesem Einstellvorgang beide Fahrzeuge in die Hand genommen werden. Wir lösten das Problem, indem wir die beiden Hemmschuhe in Einfahrrichtung entfernten und nach dem Überrollen einen selbstgebauten Radvorleger einklemmten. Dazu wurden zwei Messingklötzchen an einen dünnen Stahldraht gelötet. Das Übermaß von 17 mm zwischen den Spurführungen zwingt zwar beim Einlegen des Radvorlegers von Hand zu einem kleinen Gewaltakt, die Klemmkraft genügt aber, um ein Wegrollen des Normalspurwagens zu verhindern. Die Rollwagen dürfen allerdings nicht gedreht werden.

Dass die beladenen Güterwagen nicht ohne Verwiegen auf die Strecke dürfen, versteht sich. Der Bau der beiden Gleiswaagen, der Überladeeinrichtung für Schmalspurwagen und der Brücken über die Zwickauer Mulde werden dann im nächsten Teil behandelt. *Georg Kerber/yo*



Fotos, Zeichnungen: G. Kerber

Rangierspiele: Den von der IVk angelieferten Normalspurwagen übernimmt umgehend die Normalspur-Kö und stellt ihn dem nächsten Zug bei.

Von M nach C

Ein Übergangsgleis von altem Märklins M- zum modernen C-Gleis entsteht.

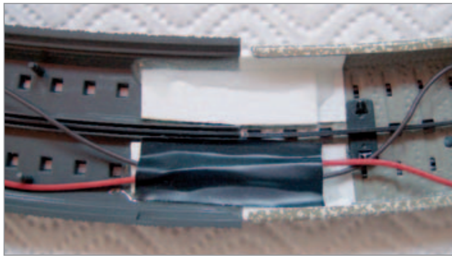


Foto: W. Bankhardt

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, steht sorgfältige Isolierung an.

■ Märklins altes M-Gleis-System ist noch immer weit verbreitet und findet sich gelegentlich auch auf neueren Anlagen. Da Märklin aber kein Übergangsstück zwischen M- und dem aktuellen C-Gleis anbietet, muss man zum Selbstbau schreiten. Ein beliebig langes C- und ein M-Gleis-Element werden mit einer feinen Bastelsäge getrennt und die Schnittkanten mit einer Feile geglättet. Damit die Schienenoberkante beider Stücke auf derselben Höhe liegt, muss das M-Gleis mit einem 0,25-mm-Polystyrolstück unterfüttert werden. Danach passt man den Übergang so an, dass die Böschungen aneinander stoßen. Anschließend werden die beiden Schienenteile mit Polystyrolstreifen verbunden (als Klebstoff hat sich Uhu-Kraft bewährt). Zur zusätzlichen Fixierung wurden die Übergänge mit Zwei-Komponenten-Kleber aufgefüllt. Zur sicheren Stromversorgung dienen die von unten angelöteten Kabel für Bahnstrom und Masse. Die Lötstellen wurden vorher mit einem Glashaarradierer aufgeraut. Die Kabelverbindung kann man noch mit Klebeband fixieren.

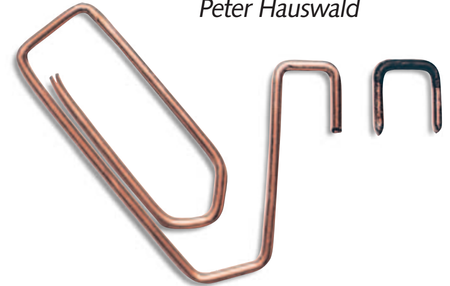
Willi Bankhardt

Schnell verkuppelt

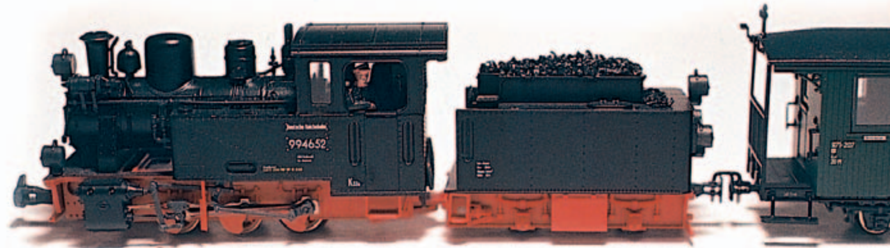
Aus Büroklammern entstehen Kupplungsbügel für H0e.

■ Wenn H0e-Fahrzeuge mit vorbildgerechten Trichterkupplungen ausgerüstet sind, bereiten die sehr straff sitzenden Kunststoff-Kuppeleisen oft Schwierigkeiten. Soll die Lok dann noch regelmäßig ans andere Zugende umsetzen, geraten Rangiervorgänge zum Geduldsspiel. Einfaches und schnelles An- und Abkuppeln ist dagegen möglich, wenn man sich aus 0,8 mm starkem Büroklammerdraht einen Bügel fertigt, der bei einer Schenkellänge von 5 mm etwa 4,5 mm breit ist. Die Enden werden spitz angeschliffen, um das Einfädeln in die Trichterkupplung zu erleichtern. Mattschwarz lackiert wirkt der Bügel gefällig. Durch Anheben eines der Fahrzeuge oder durch das Herausziehen des Bügels mit einer Pinzette sind die Fahrzeuge blitzschnell getrennt. Die Wagen lassen sich sogar bei ausschließlicher Verwendung der Kupplungsbügel beispielsweise bei Rangiermanövern problemlos schieben.

Peter Hauswald



Aus einfachen Büroklammern (oben) entstehen betriebssichere Kupplungsbügel, die, schwarz lackiert, für eine unauffällige Verbindung der Fahrzeuge sorgen.



Fotos (2): P. Hauswald

Es werde Licht

Beleuchtungsschläuche bringen Licht ins Dunkel des Schattenbahnhofs.



Foto: U. Peters

Die flexiblen Schläuche bringen Licht in jede Ecke.

■ Um unter der Modellbahnanlage oder in den Schattenbahnhöfen für Wartungsarbeiten immer ausreichendes Licht zur Verfügung zu haben, kann man Lichtschläuche (erhältlich in Baumärkten oder gelegentlich als Aktionsware in Discount-Märkten) benutzen. Die recht flexiblen Lichtschläuche lassen sich ideal selbst in Ecken verlegen, so dass im Bedarfsfall die Gleise gut ausgeleuchtet sind. Durch die Vielzahl der Lichtquellen ist es kaum möglich, sich bei anfallenden Wartungs- oder Reparaturarbeiten selbst im Licht zu stehen. Idealerweise versorgt man die Lichtschläuche über schaltbare Steckdosen.

Uwe Peters

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Da man die Achslager des ersten Mittelwagens trennt, hält der Zug in normal dimensionierten Halteabschnitten.

An Rocos VT 602 in H0 lassen sich Spannungsführung und Innenbeleuchtung für den Analogbetrieb optimieren.

Köpfe mit Köpfchen

Zunächst fällt bei dem an sich gelungenen Modell auf, dass es keine scharfe Trennung zwischen Spitzen- und Schlussbeleuchtung gibt und dass die Scharfenberg-Kupplung (Scha-Ku) zu weit vorsteht.

Nach Abnehmen des Triebkopf-Gehäuses wird aus der Scha-Ku-Deichsel ein etwa 3 mm langes Stück entfernt. Die beiden Endstücke verbindet man mit Sekundenkleber. Den abgewinkelten Hebel klebt man an und lackiert alle Teile mattschwarz.

Die für eine Spannung von 16 V ausgelegten Birnchen für das Spitzensignal sollten im Analogbetrieb durch solche für 12 V ersetzt werden. Nun werden die Lichtleiter zum Schlusslicht abgetrennt. In die Öffnungen sind rote in Reihe geschaltete Mini-LED einzukleben, mit Vorwiderstand zu versehen und später auf der Platine zu verlöten. Die Platinen müssen entsprechend des Stromlaufplans umgearbeitet werden. Die Sicht auf die Platinen verwehren eingeklebte Fußböden aus dünnem Karton. Die falsche Wand hinter der linken Tür ist abzutrennen und in Verlängerung so wieder anzukleben, dass das Getriebe beim Ausschwenken nicht aneckt.

Im Dienstabteil erhalten die Sitze einen kupferroten (Lukas Rosenholz, Art. 4514) Anstrich. Alle Fußböden der Wagen werden mittelgrau gestrichen. Beide rückwärtige Fenster neben den Türen sind mit Zuglaufschildern (Märklin-Teilenummer 311075) zu versehen. Den durch die Fenster sichtbaren Gussblock sollte man schwärzen. Das weiße Birnchen eines Triebkopfes verbindet man schaltungstechnisch mit der roten LED des anderen.

Damit die Garnitur in beiden Richtungen korrekt vor Halt zeigenden Signalen zum

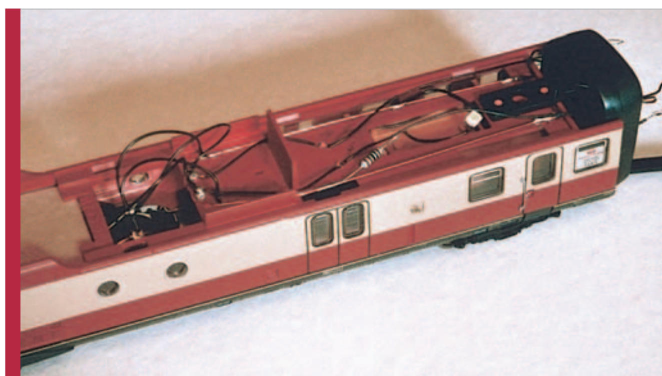
Stehen kommt, werden die fahrtrichtungsselektiven Dioden eingelötet.

Die Spitzen- und Schlusslampen sollten auch im Analogbetrieb vor einem Halt zeigenden Signal leuchten. Daher wird die Spannung für die Beleuchtung jeweils am Zugschluss abgenommen. Die Motorstromversorgung geschieht aber durch den jeweils führenden Triebkopf. Die vier Litzen (zwei für die Innenbeleuchtung, wobei Leitung 4 entfallen kann, wenn das fehlende Potential an jedem Drehgestell abgegriffen wird) werden durch die Gummiwulstimitationen geführt. Für die exakte Positionierung der vier Bohrungen ist die Anfertigung einer Schablone zu empfehlen. Bevor man in einen der beiden aneinander stoßenden Faltenbälge vier Aderendhülsen (Schaft-Durchmesser 2,2 mm) versenkt einklebt, lötet man die Litzen vorsichtig in der hinteren Öffnung der Hülsen an. In den gegenüberliegenden Wulstübergang bohrt man deckungsgleich vier Löcher mit einem Durchmesser von 2,5mm zur Durchführung der Litzen. Im vorliegenden Fall kam Litze von Conrad-Elektronik (Art.-Nr. 605900) zum Einsatz. Dickere Kabel sind wegen der notwendigen Beweglichkeit der Übergangskinematik ungeeignet!

Zur Beleuchtung von Gang und Dienstabteil der Motorwagen genügt jeweils eine einzelne weiße LED. Die Innenbeleuchtung wird bei allen Wagen indirekt ausgeführt, das heißt, die LED strahlen zum Dach ab, wo eingeklebte Alufolie für gleichmäßige Lichtverteilung sorgt. Diese Methode bewährt sich, weil sich mit unterschiedlichen Folien Intensität und Farbe verändern lassen. Allerdings beeinflusst das auch die Wirkung der Innenraumfarben, weshalb die genannten Töne nur als Beispiele zu verstehen sind. Nun kann die LED angelötet werden. Die übergangsseitigen Enden der Verbindungslitzen erhalten Federbleche aus Kupfer (8 x 0,9 x 0,15 mm) angelötet. Die Streifen werden mittig zu einer Schlaufe umgebogen. So können sie mit einer Spitzzange leicht in die gegenüberliegenden Aderendhülsen eingeschoben werden, bevor die Deichselklauen beim Zusammenschieben einrasten. Dabei ist zu beachten, dass die Litzen beim Zusammenschieben keine Knicke oder Schleifen bilden und die angelöteten Kabel keine steifen (Löt-)Übergänge haben, da sich sonst die Wulste nicht vollständig anlegen. Schließlich sollten die Türgriffe und Beschläge wie bei allen Wagen mit Silberlack abgesetzt werden.



Die nachgerüstete Innenbeleuchtung bedingt die farbliche Aufarbeitung der Mittelwagen-Einrichtung.



Die Fahrspannung erhält der Triebkopf weiterhin über die eigenen Räder, nur die Beleuchtung wird vom anderen Kopf versorgt.



Die in die Faltenbälge eingelassenen Kontakte ergeben mit den Schlaufen eine sichere vierpolige Verbindung.

Sitzwagen

Um die Mittelwagen umzubauen, öffnet man sie zunächst, indem man am Ende vorsichtig einen Fingernagel in den Spalt zwischen Dach und Stirnwand schiebt und dann mit einem Stück Pappe den Spalt in Fahrzeuglängsrichtung verlängert. So verhindert man durch die Fingernägel hervorgerufene Kerben. Die Verbindungsstreben zwischen den Seitenwänden können zur besseren Lichtverteilung schmäler gefräst werden. Bei den Abteilwagen bringt das längsseitige Befräsen mehr Licht in die Gänge. In den Abteilwagen waren die Sitze ➔



Der 602 steht vor dem roten Signal. Die Beleuchtung des führenden Triebkopfes wird vom hinteren mit Spannung versorgt.

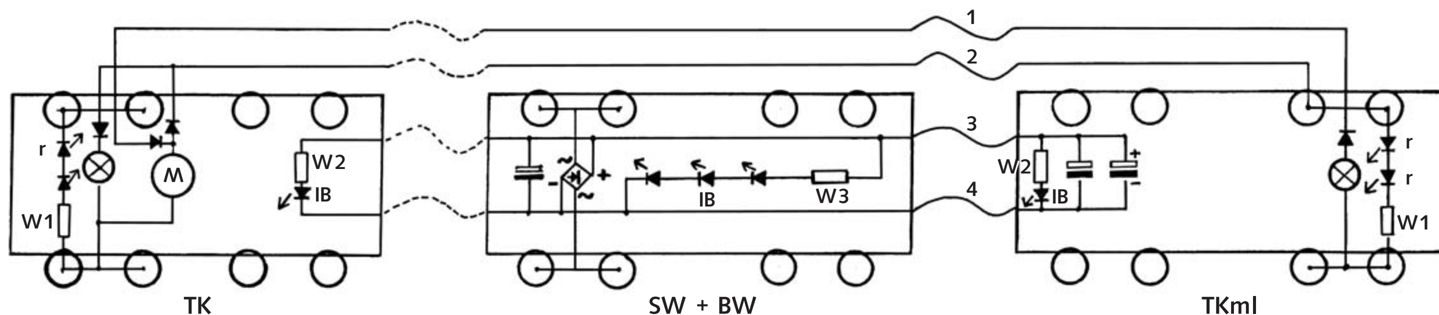
alternierend moosgrün (Decor Fin, Nr. 654), rauchblau (Lukas Dunkelblau, Nr. 4509, gemischt mit Lukas Schiefer, Nr. 4515), kupferrot und in Sandfarbe ausgeführt, die im Speise- und Großraumwagen nur rauchblau, im Barwagen nur moosgrün (Holztypen: Abteilwagen – Kirschbaum, Großraumwagen – Nussbaum, Speisewagen – Teak, Barwagen – Nussbaum). Nun werden die Fenstereinsätze herausgenommen und wie die übrigen in Holz ausgeführten Bereiche (alle Lacke aus Lukas-Farben Dunkelbraun Nr. 4507 und unterschiedlich großen Anteilen von Weiß Nr. 4501 angemischt) auf die authentischen Dekors annähernd abgestimmt Die Toilettenfenster erhalten von innen einen weißgrauen Anstrich. Außerdem fixiert man die vorher auf Maß geschnittenen und etwa drei Minuten eingeweichten Zuglaufschild-Schiebebilder in den Türfenstern. Nach Abschluss der Arbeiten sollte man die Fenstereinsätze im Gehäuse verkleben. Vor der Verdrahtung klebt man die Reisenden ein.

Der Innenraum des 602 soll im Analogbetrieb auch bei Signalhalt und im Bahnhof beleuchtet sein, weshalb die Stromabnahme für die Leuchtmittel in die Zugmitte, also

TK Triebkopf
TKml Triebkopf motorlos
SW Speisewagen
BW Barwagen
Ⓜ Motor
Geichrichter
⊗ Lämpchen 12V (Draht) für Zugspitzensignal

2 Sperrdioden zum Motor, Conrad-Nr.: 162213 50V/1A
Originaldiode vor Lämpchen wird übernommen
r 2 rote Mini-LED in Serie für Zugschlusssignal
IB Weiße Innenbeleuchtungs-SMD-LED. (www.wienschall.com) Art.-Nr.: 250624LW T67C-T1U2

Elko 22µF/16V für SW + TKml, Conrad-Nr.: 472409; Elko 1000µF/16V für übrige Wagen, Conrad-Nr.: 472395
1, 2 Steuerleitungen
3, (4) Leitungen für Innenbeleuchtung
W1 Widerstand 680Ω
W2 Widerstand 1KΩ
W3 Widerstand 240Ω



außerhalb von Schienen-Trennstellen, verlegt wird. Zieht man die zueinander stehenden Drehgestelle von Bar- und Speisewagen heran, stehen bei der Verwendung von Kondensatoren mit hoher Kapazität (1000µF in den Sitz-, 2200µF im Speisewagen und im motorlosen Triebkopf) genügend Stromabnahmepunkte zur Verfügung, um einen absolut flackerfreien Betrieb bei Fahrt und im Stillstand zu gewährleisten.

Zu beachten ist, dass die Metall-Achslagerschalen zumindest bei den jeweils ersten Wagen hinter den Triebköpfen einpolig zu trennen sind, um zu gewährleisten, dass bei Signalhalt der Zug auch wirklich zum Stehen kommt. Vor dem Verkleben der getrennten Lagerschalen muss man die Klebeflächen aufrauen.

Die beiden Versorgungsleitungen für die Innenbeleuchtung werden als Kupferdrähte in die vorhandenen Kunststoffklauen an den Endstreben mit dem feinen Lötkolben eingeschmolzen. An die Drähte sind nun die beiden Litzenkabel von den Aderendhülsen beziehungsweise Kontaktschlaufen anzulöten. Außerdem kann man die beiden Steuerleitungen gleich mit anpunkten. Nun verlötet man drei weiße SMD-LED in Reihe und einen 270-Ω-Vorwiderstand (letzteren klebt man auf die hintere Querstrebe), schließt die Schaltung an die Versorgungsdrähte an und punktet die Leitungen 1 und 2 ebenfalls vorsichtig in den Kunststoff. Die Kathode der SMD-LED, die mit der Minusleitung zu verbinden ist, ist durch eine Flachecke gekennzeichnet! In die entgegengesetzte Innendachstrebe setzt man zwei Bohrungen im Abstand der Pins des 1000-µF-Kondensators. Die Pins sind durch die Löcher zu führen, umzubiegen, zu kürzen und zu verlöten. Die weiße Beschriftung des Elektrolyt-Kondensators (Elko) im Sichtbereich schwärzt man.



Ins Dach eingeklebte Alufolie sorgt für eine gleichmäßige Verteilung des Lichts in den einzelnen Räumen und im Gang.



Neue 12V-Birnchen sorgen für klare Trennung zwischen Spitzen- und Schlusslicht. Die Scha-Ku ist jetzt etwa 3 mm kürzer.



Die neue elektrische Verbindung zwischen den Fahrzeugen verläuft unsichtbar in den Faltenbälgen.

Fotos, Zeichnung: H. Clauss

Speisewagen

Den Boden und die Querstrebe fräst man für die Platzierung des 2200-µF-Elkos entsprechend aus. Dann sind die Litzen vom Drehgestellabgriff zur Gleichrichter-Diode (B40/C1000) zu führen und dieser polrichtig(!) an den Kondensator anzuschließen. Die übrige Verdrahtung geschieht wie bei den anderen Wagen. Am Speisewagen ist das Zugnamenschild (nur bei TEE) aufzukleben. Die zu den Fenstern zeigenden Kanten der Innenwände an den Wagenenden streicht man mattschwarz.

Barwagen

Für die Platzierung des 1000µF-Elkos wird unter dem Barbereich durch Ausfräsen entsprechend Platz geschaffen. Die Anschlussdrähte führt man durch die Theke (1-mm-Bohrungen) entlang der Barwand fast unsichtbar nach oben. Die Tische im Barwagen werden weiß abgesetzt.

Zugegeben, viele Arbeitsstunden gingen für die Umarbeitung der Garnitur ins Land, aber das Ergebnis lässt das Modellbahnerherz auch dank moderater Kosten höher schlagen. Bei Betrachtern löst der konstant beleuchtete Zug regelmäßig Erstaunen aus.

Hermann Clauss/yo



Dem wohlgelungenen Flachwagen sollte der Modellbahner eine passende Beladung spendieren.

Märklin/Trix entwickelt eine Wagenfamilie auf UIC-Typ-1-Basis für H0 neu. Den Anfang macht der DB-Flachwagen Rs 683 von Trix.

Flach gehalten

Flachwagen eignen sich für Ladegüter von Holz über Maschinenteile bis hin zu Straßenfahrzeugen. Diese Vielseitigkeit macht sie auch auf der Modellbahn unentbehrlich.

Die H0-Nachbildung des Rs 683 überzeugt bereits auf den ersten Blick durch stimmige Proportionen und die scharfkantig gravierten und mit dezentem Klick sicher einrastenden Rungen. Dass die Puffer oben abgeflacht sind, entspricht dem Vorbild, da sich bei diesem die Stirnwände umlegen ließen. Letzteres kann man im Modell nicht nachvollziehen, wohl aber lassen sich die Teile nach oben abziehen, wenn man wirklich einmal überlanges Frachtgut verladen möchte. Am Rahmen gefallen die farblich abgesetzten Bremsumstellhebel und die in guter Qualität ausgeführte Epoche-IV-Beschriftung. Es ist lohnend, sich aufs Schienenniveau herabzulassen, um das schöne mit Aussparungen versehene Sprengwerk zu begutachten. Die Gestalt der Drehgestelle gibt die des Vorbilds befriedigend wieder, auch wenn man sich bei Märklin/Trix endlich dazu durchringen sollte, die Drehgestellwangen in geringerer Stärke zu produzieren. Wie das dann aussehen kann, zeigt Brawa regelmäßig an Drehgestellwagen. Übrigens passt das der Bauart Minden-Siegen 661 unter dem Trix-Wagen sehr ähnliche Brawa-Drehgestell (Bauart Minden-Siegen 664, Bestellnummer 2280.50.02) mit geringfügigen Anpassungsarbeiten.

Der Trix-Wagen ist eine erfreuliche Neukonstruktion, die auch dank der integrierten Metallplatte sehr gute Fahreigenschaften zeigt. Ein Preis von unverbindlich empfohlenen 33,95 Euro geht da in Ordnung.

Jochen Frickel



Der Rs überzeugt durch die sorgfältige Nachbildung des Sprengwerks und hochwertigen Druck.

AUF EINEN BLICK

PRO *Einhaltung der Grundmaße; ansprechende Gravuren; sicherer Halt der Rungen; Druckqualität; dauerhafte Konstruktion durch Metallinlay; sichere Fahreigenschaften*

KONTRA *Stärke der Drehgestellwangen*

PREIS *UVP 33,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Die Reinigung der Schienenprofile ist wichtig für einen sicheren Betrieb. Liliput fertigt für H0 einen entsprechenden Kesselwagen.

Staub-Sammler

Schienenreinigungswagen regelmäßig auf der Modellbahn einzusetzen, ist allemal bequemer, als einmal monatlich umständlich mit dem Reinigungsgummi Hand anzulegen.

Damit nicht alle Reinigungswagen gleich aussehen, ist es sinnvoll, unterschiedliche Typen einzusetzen. Ergänzend zum vor geraumer Zeit vorgestellten Epoche-IV-Unkrautbeseitigungs-Zug bietet Liliput einen weiteren Wasserwagen an, der ein unter einer Metallplatte eingeschobenes Vliesstück trägt. Diese Platte ist vorne und hinten an den Drehgestellen befestigt, weshalb das Schleifstück auch in Kurven dem Gleisverlauf folgt. Der Rollwiderstand entspricht etwa dem von vier herkömmlichen Kesselwagen, weshalb selbst eine kleine Köf die fünfteilige Garnitur in der Ebene ziehen kann. Die eigentliche Aufgabe eines Schienenreinigungswagens ist, die Gleise sauber zu halten, indem er losen Schmutz entfernt. Diesen Auftrag erfüllt das Modell sehr gut. Schon aus Gründen des Gewichts und des Rollwiderstandes kann man nicht verlangen, dass das Schleifstück schmutzige Schienen beispielsweise von festgefahrenen



Direkt vor dem Gerätewagen ist der als Wasserwagen getarnte Schienenreinigungswagen eingestellt.



Viel Lok zum bezahlbaren Preis bietet die C425. Eine CNW-Lok erlaubt zudem viele andere Bahngesellschaften auf der Anlage.

Im H0-Programm des US-Herstellers Atlas findet man auch die Century-Loks der legendären Lokschmiede American Locomotive Company (Alco).

End of Century

Alcos Century-Serie läutete das Ende der Lokproduktion in Schenectady ein. Eine Reihe früherer, hausgemachter Fehler wie das zu späte Umsatteln von der Dampf- auf die Dieselloktechnik führten in den langsamen Niedergang. 1969 schlossen sich nach 68 Jahren die Produktionshallen. Zuvor rollten dort so legendäre Typen wie der Big Boy oder die PA heraus. Aber auch der legendäre Ruf dieser Loks konnte den Centuries, die 1963 erschienen, nicht mehr helfen. Die Bezeichnung der Loks begann mit einem C (Century) anschließend folgte eine dreistellige Zahl. Die erste Ziffer gab die Achszahl an, die zweite und dritte ein Hundertstel der installierten PS-Leistung. Die Bandbreite der Loks reichte von C415 bis zu C855.

Das vorliegende Atlas-Modell ist eine C425 der Chicago and Northwestern (CNW), das Vorbild war folglich vierachsig und hatte 2500PS. Bei Atlas erschien die Lok vor kurzem im Classic-Programm. Die CNW hatte nur vier C425 (401 bis 404) und nutzte sie als Road-switcher. Atlas wählte die 403 in der charakteristischen grün-gelben Farbgebung der großen Bahngesellschaft aus dem Norden der USA als Vorbild.

Das Modell besticht durch seine detailgenauen Gehäusegravuren sowie viele freistehende filigrane Teile wie Handläufe und Tritte. Die Lackierung ist tadellos und zwei Lokführer im Führerstand erlauben vorbildgerechten Einsatz. Lediglich die Tanknachbildung entspricht nicht exakt den CNW-Loks.

Die Fahrleistungen sind fast makellos. Ruhig treibt der Fünfpol-Motor die Lok über die Anlage. Bei 12 Volt erreicht sie ihre Höchstgeschwindigkeit von 147 km/h (Vorbild 105 km/h). Der Auslauf aus dieser Geschwindigkeit beträgt satte 46,5 Zentimeter. 18 km/h ist die Minimalgeschwindigkeit. Die Zugkraft reicht in der Ebene für vorbildgerechte Züge, in der Steigung macht sich das Fehlen von Haftreifen bemerkbar.

Die einschlägigen hiesigen Importeure bieten die C425 dank des harten Euro für nur rund 90 Euro an (US-UVP $109,95). *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung mit vielen freistehenden Details; fehlerlose Lackierung und Bedruckung, prima Laufeigenschaften; Schnittstelle; gutes Preis-Leistungs-Verhältnis*

KONTRA *Falscher Tank, etwas hohe Minimalgeschwindigkeit*

PREIS *Etwa 90 Euro*

URTEILE ■■■■

Gummiablagerungen befreit. Letzteres kann zumindest in H0 bestenfalls mit motorisch angetriebenen Reinigungsgummis erreicht werden.

Die Wagennummer des Liliput-Modells unterscheidet sich von der des im Set enthaltenen Wasserkesselwagens. Der Vierachser ist akkurat lackiert und beschriftet. Dass die Geländer und Griffstangen etwas kräftig dimensioniert sind, wurde bereits bei der Vorstellung der Grundmodelle in der Ausgabe 10/2005 moniert.

Für 42,50 Euro erhält der Käufer einen mit vielen Triebfahrzeugen einsetzbaren Schienenreinigungswagen mit guten Fahreigenschaften. *Jochen Frickel*



AUF EINEN BLICK

PRO *Korrekte Hauptmaße; gute Gravuren; gute Fahreigenschaften; gute Reinigungsleistung; zweites Reinigungsvlies liegt bei*

KONTRA *Materialstärke der Leitern, Tritte und Geländer*

PREIS *UVP 42,50 Euro*

URTEILE ■■■▫



Bereits zwei Wagen deuten den Gesamteindruck eines langen Zuges an. Die Lackierung zielt auf die Wirkung als Ensemble.

Der neue Glacier-Express ist seit einem Jahr unterwegs und ein echter Blickfang. Jetzt gibt es ihn auch als H0m-Modell von Bemo.

Eiskalt

Bei der Rhätischen (RhB) und der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) ist man sich der außerordentlichen Bedeutung des gemeinsam betriebenen Glacier-Expresses bewusst. Dieser angeblich langsamste Schnellzug der Welt, der St. Moritz mit Zermatt verbindet und ein einmaliges Schienenerlebnis bietet, wird gepflegt, gehegt und ab und zu auch runderneuert.

So gaben die Bahnen beim Fahrzeughersteller Stadler anlässlich des 75. Geburtstags des Glacier-Expresses neue, sechsteilige Zuggarnituren (A + Api + Servicewagen + 3 B) in Auftrag. Selbstverständlich handelt es sich wieder um Panoramawagen, aber ansonsten hat sich einiges beim Glacier geändert. In der ersten Klasse haben die Fahrgäste jetzt dank Eins-plus-Zwei-Bestuhlung mehr Platz und – manch einer wird es bedauern – die legendären Speisewagen haben ausgedient. Die Fahrgäste genießen ihr, im Servicewagen, immer noch frisch gekochtes Menü nun am Platz.



Auch die Inneneinrichtung hat man bei Bemo nachgebildet, ein paar Preiser-Touristen muss der RhB-Freund noch selbst einsetzen.

Die Bemo-1:87-Modelle müssen nach der Entnahme aus der Verpackung zunächst an den Stirnseiten zugerüstet werden. Das ist zwar mühselig, aber unbedingt zu empfehlen, erhöht es doch die Vorbildnähe und die Wertigkeit der Wagen sehr. Außer einer ruhigen Hand und einem Skalpell ist dazu auch nichts nötig. Die Löcher passen exakt zu den Schläuchen und Griffen. Wer die Wagen nur in die Vitrine stellt, kann sich das Verkleben sparen, wer sie öfters in die Hand nimmt, sollte die Zurüstteile mit einem Tropfen Klebstoff sichern.

Die Gravuren der Kunststoffteile sind sehr gut, die großen, klaren Panoramafenster geben den Blick auf den eingerichteten Innenraum frei. Besonders gut sind die Wagenübergänge gelungen, die Faltenbälge schließen fast perfekt ab (Bild).

Die Lackierung ist lobenswert, die Farben sind deckend und die Farbtrennkanten gestochen scharf. Gleiches gilt für die Bedruckung. Der Schriftzug „Glacier Express" und das große Edelweiß auf dem Servicewagen sind makellos.

Der Preis der Einzelwagen ist erheblich, zumal für eine authentisch wirkende Glacier-Komposition vier bis fünf Wagen nötig sind, aber angesichts des Herstellungsaufwandes und der produzierten Stückzahlen wohl unvermeidlich.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; akkurate Inneneinrichtung; vorzügliche Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Zahlreiche Zurüstteile*

PREIS *84,95 Euro (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▪



Das asymmetrische Schweizerkreuz an den Wagenübergängen ist das markante Erkennungszeichen.

Gleise ohne Landschaft sind für Kinder auf die Dauer langweilig. Noch hilft mit einer für H0-Bahnen konzipierten Anlage.

Geländespiel

„Aller Anfang ist schwer," heißt es im Volksmund. Das gilt insbesondere für den Modellbahnstart. Eine Anfangspackung lässt sich, eventuell mit Hilfe der Eltern, in einer knappen halben Stunde fahrfertig aufbauen. Das Andeuten einer Landschaft dauert normalerweise Tage.

Als Anforderungen an eine Spielanlage kann man formulieren: Leichtgewichtig, einfach aufzubauen, trittstabil, freier Platz für Gebäude und Straßen, Abmessungen auf handelsübliche Startpackungen abgestimmt. All diese Forderungen erfüllt die Spiellandschaft Junior von Noch. Mit einem Berg mit Tunnel, einer Rampe und einer zusammenzusteckenden Brücke geht das Gelände in die dritte Dimension. Zur Montage steckt man je zwei der schwarzen Verbinder von unten unter das mittlere Segment und setzt die beiden äußeren einfach an.

Da das Gelände nicht auf ein konkretes Gleissystem abgestimmt ist, muss man eventuell, wie im vorliegenden Fall bei Märklin, Schienen dazukaufen. Wer das Gelände verschenkt und die dafür bestimmten Gleise nicht probeweise darauf verlegen kann, sollte Ausgleichsstücke (bei Märklins Standard-Gleisoval mit zwei Bogenweichen empfehlen sich drei Exemplare des geraden Gleises 24094) mit erwerben. Da auf beiden Schmalseiten genügend Platz zum Verschieben der Gleise ist, sollte man mit jedem Gleissystem nach kurzem Probieren eine Anlage aufbauen können, bei der der Tunnel problemlos zu befahren ist. Dass zum Modellbahnspaß mindestens eine Weiche nötig ist, sollte sich mittlerweile herumgesprochen haben. Die Steigung der Trasse ist so moderat, dass selbst eine eher schwächliche zweiachsige Tenderlok noch fünf Wagen befördert. Da Kinder dazu neigen, die Landschaft gelegentlich zu verändern, hat Noch die Geländehaut abwaschbar gestaltet und Kreide zum Aufzeichnen von Straßen, Ampeln und Ähnlichem beigelegt. Auch wenn der Hersteller das Betreten des Geländes nicht ausdrück-lich erlaubt, verzeihen die beiden flacheren Elemente auch die Besetzung. Eine vorsichtige Ortsbegehung mit 80 Redakteurskilogrammen ertrug die Anlage auch noch. Da unter dem Bergsegment keine Verstärkungsleisten montiert sind, sollte man dort etwas vorsichtig sein.



Das Zubehör für die Modellbahn gibt es in jedem Kinderzimmer. Wenn man stets neues kreieren kann, kommt keine Langeweile auf.

Mit steigenden modellbahnerischen Ansprüchen kann die Anlage mitwachsen, denn natürlich kann man die Mauern farblich gestalten, die graue Oberfläche dauerhaft anmalen, Bäume aufstellen und eine Begrünung vornehmen. Der Phantasie sind da keine Grenzen gesetzt. Der Abbau der Landschaft geht fix von der Hand. Für eine Anlage dieser Dimension sind abgebaut Platzbedarf (Größe des Kartons 103 x 60 x 30 cm) und Gewicht moderat, zumal das Kunststoff-Gelände keine Ansprüche bezüglich der Lagerung stellt. Übrigens passen selbst 0e- und 0n30-Fahrzeuge, so sie den 360-mm-Radius bewältigen, noch durch die Tunnelöffnungen. Das Befahren der Brücke ist für Bachmanns wuchtige 0n30-Loks und -Wagen eine knappe Angelegenheit. Wer die Tunnelportale verkleinert, kann natürlich auch in kleinerem Maßstab fahren.

Nochs rundum gelungene Spiellandschaft ist für günstige 79 Euro im Fachhandel erhältlich. Nirgendwo steht übrigens geschrieben, dass erwachsene Modellbahner das Gelände nicht als Basis für eine Kleinanlage nutzen dürfen. Schließlich sind wir ja im Herzen immer noch ein wenig Kind, gell?

Jochen Frickel



Im Lieferumfang der stabilen Landschaft sind die zusammenzusteckende Brücke und ein Stückchen Kreide enthalten.

Auf einen Blick

PRO *Praxisgerechter Grundriss; einfacher Aufbau; strapazierfähiges und abwaschbares Material; viel Platz zum Spielen; geringe Steigung der Trasse; mit Anpassungen der Gleisanlage auch für andere Baugrößen geeignet; fairer Preis*

KONTRA –

PREIS *UVP 79 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

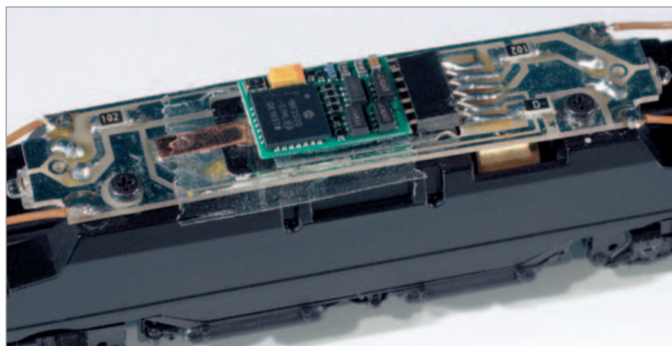
STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 28 375 km/h
- V_{max} Vorbild (160 km/h) in Fs. 13
- Auslauf aus V_{max} 339 mm
- Auslauf aus 160 km/h 98 mm
- Anfahren (Fs. 1) 2 km/h

- **Hersteller (Lok):** Modelleisenbahn GmbH (Roco), Salzburg
- **Nenngröße, Spur:** N, 9 mm
- **Katalog-Nr.:** 23268
- **Andere Ausführungen:** Keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** N-Kupplung
- **Kleinster befahrener Radius:** 192 mm
- **Digitale Schnittstelle:** Keine, nach Umbau NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP (Lok) 69 Euro, AMW-Platine 15 Euro, Zimo-Decoder 38 Euro

Hersteller Platine:
AMW, Ing. Arnold Hübsch, Dr. Ottokar Kernstockgasse 18, A-2380 Perchtoldsdorf, Tel.(0043)(1)798 32 81 40, Fax (0043)(1)798 32 81 99, Internet: http://amw.huebsch.at

Mit einem Klebeband-Streifen verhindert man unerwünschten Kontakt zwischen Decoder und Motorgehäuse.



AMW bietet eine Platine zur Ausrüstung von Roco-N-Loks mit einer digitalen Schnittstelle an.

Einfach digital

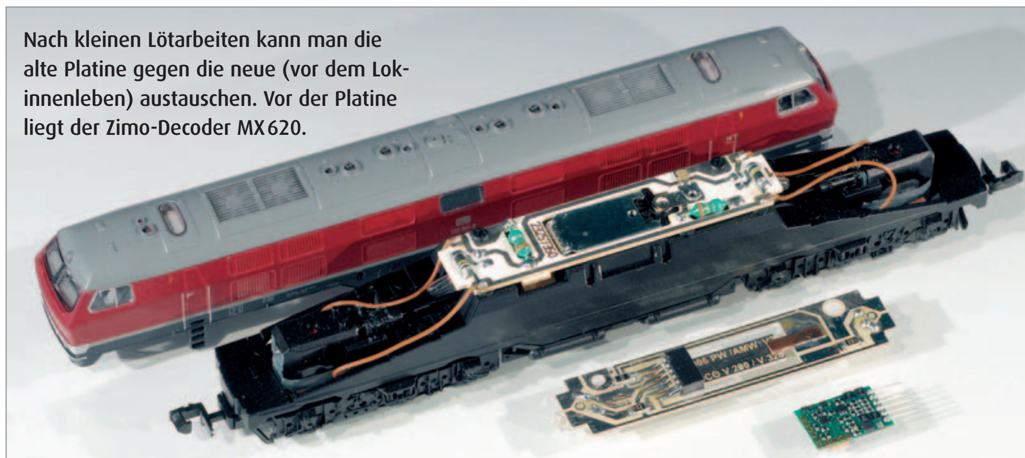
Einen Decoder in einem N-Triebfahrzeug einzulöten, ist nicht jedermanns Sache. Leider weisen gerade ältere Konstruktionen noch keine Schnittstelle auf. Für diverse Roco-N-Loks bietet Arnold Hübsch (AMW) Tauschplatinen mit sechspoliger Steckbuchse (im vorliegenden Fall für die V200 und die V320) an.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Ohne Löten geht auch bei AMW nichts, aber die Lötstellen sitzen hervorragend zugänglich an den vier Ecken der Platine. Verwechslungsgefahr besteht ebenfalls nicht. Nach dem Ablöten der Litzen der alten Platine schraubt man diese ab und ersetzt sie durch die neue AMW-Platine. Wegen der außermittig platzierten Schrauben zur Befestigung ist ein versehentliches Verdrehen ausgeschlossen. Zuvor sticht man aber am AMW-Bauteil auf der Seite des Blechstreifens mit einem Bastelmesser vorsichtig die mit Aufschriften versehene mittige Platte ab. Dann lässt sich diese auf der Buchsenseite einfach herausbrechen.

Nach Verschrauben der neuen Platine lötet man die vier Litzen an. Nach dem Verzinnen der Lötstelle geht das Löten wie von selbst. Nun braucht man nur noch den Decoder einzustecken. Während die Platzverhältnisse bei der V200 recht üppig sind, geht es bei der V320 eng zu, was die Decoderwahlmöglichkeiten stark einschränkt. Im vorliegenden Fall kam der superkompakte MX620 von Zimo zum Einbau. Um unerwünschte Kontakte mit dem Motorgehäuse auszuschließen, sollte man vor dem Einstecken des Decoders Platine und Motor mit einem Klebebandstreifen trennen. Nach dem Umbau kann die erste Probefahrt erfolgen.

Bereits in Werkseinstellung begeistert die Lok-Decoder-Kombination durch sehr gute Fahreigenschaften. Lediglich die Höchstgeschwindigkeit ist stark überhöht (Praxisgerecht ist ein Decoderwert von 135, was einer Maximalgeschwindigkeit von umgerechnet 205 km/h entspricht). Übrigens hat Arnold Hübsch statt Birnchen LED zur Beleuchtung installiert. Diese geben ein blaustichiges Licht von sich, was man ändern kann, indem man die LED mit einem gelben oder orangefarbenen Stift anmalt.

Für 15 Euro ist die Platine erhältlich, 38 Euro muss man für den Zimo-Decoder einrechnen. Da lohnt es, zur Platine mit eingelötetem Zimo-MX620 zu greifen. Diese Kombination ist bei AMW für 47 Euro plus Versandkosten erhältlich. Die Roco-Basismodelle werden übrigens auch zu sehr fairen Preisen (V200 für 59 Euro, V320 als Epoche IV-Lok für 69 Euro) angeboten. *Jochen Frickel*



Nach kleinen Lötarbeiten kann man die alte Platine gegen die neue (vor dem Lokinnenleben) austauschen. Vor der Platine liegt der Zimo-Decoder MX620.

AUF EINEN BLICK

PRO *Für mehrere Loktypen geeignet; einfacher Einbau; Lötarbeiten einfach durchzuführen; mit Zimo-Decoder sehr gute Fahreigenschaften; für höhere Digitalspannung angepasste Beleuchtung ist integriert; fairer Preis*

KONTRA –

PREIS *Platine 15 Euro; Zimo MX620 38 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Mit dem Wohnwagen Eriba Familia von Brekina fährt die H0-Familie in den Urlaub.

Camper-Traum



Reisefertig mit gesenktem Hub-Dach präsentiert sich der einfarbige, im Auslieferungszustand mit gehobenem Dach der zweifarbige Anhänger.

Einer vierköpfigen Familie auf geringer Fläche eine Urlaubsunterkunft zu bieten, war das Ansinnen der Firma Hymer bei der Konzeption des Eriba Familia. Der Markenname Eriba stand übrigens für den bekannten Flugzeug-Konstrukteur Erich Bachem, der einen der ersten Wohnwagen überhaupt bei Hymer in Auftrag gab.

Für das Brekina-Modell hat ein frühes Fahrzeug ohne Bugsitzbank Pate gestanden, was man unschwer durch die beiden Fenster im Bug erkennen kann. Die weiteren Details stimmen mit einer Vorbild-Zeichnung überein. Nach einem Vorbild-Modell-Vergleich mit einem im Hymer-Museumsbestand befindlichen Exemplar aus dem Jahre 1966 kann man den Brekina-Konstrukteuren eine sehr gute Arbeit bescheinigen. Grundmaße und Proportionen wurden stimmig umgesetzt.

Den Hub-Dach-Lüfter hat Brekina in der ausgefahrenen Stellung, also bei abgestelltem Fahrzeug dargestellt. Wer den Aufsatz abnimmt, das orangefarbene Distanzstück entfernt, die Haltenasen des Dachs um etwa 0,5 mm abschneidet, kann das Dach auch in Fahrstellung darstellen. Die mehrfarbige Bedruckung geriet wie bei Brekinas Top-Decorations-Serie üblich erstklassig. Selbst die Vorhänge sind angedeutet. Die Mehrzahl der Reiseanhänger ist übrigens mit einfarbigen Wänden ausgeliefert worden, da die Zweifarblackierung aufpreispflichtig war. Als Zugfahrzeug waren Autos ab der Klasse eines VW (Käfer) 1300 geeignet. Brekina hat mit dem Eriba Familia einen verbreiteten Typ der 50er- und 60er-Jahre in akkurater Form auf die H0-Räder gestellt. Für den Wohnanhänger-Klassiker sind unverbindlich empfohlene 9,90 Euro anzulegen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Verbreitetes Vorbild; maßstäbliche Umsetzung; sehr gute Bedruckung*

KONTRA –

PREIS *9,90 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

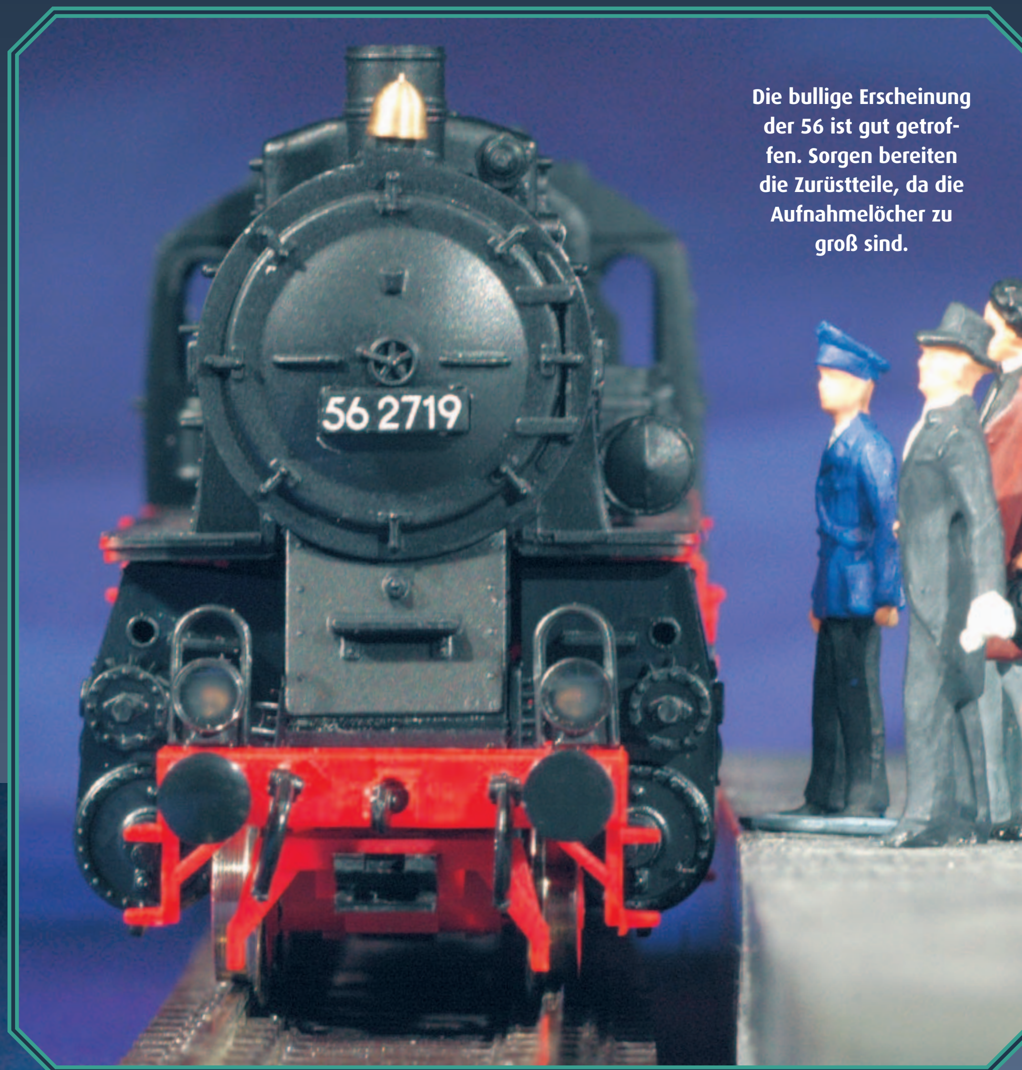
Mit zeitgemäßem Innenleben legt Tillig einen Klassiker aus BTTB-Zeiten wieder auf: Die preußische G8.2, DR-Baureihe 56.20-29, passt fast auf jede TT-Anlage.

Preußisch solide

Für Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit war der Dampflokomotivbau in Preußen bekannt, weshalb man sich zwar über das ästhetische Erscheinungsbild mancher Konstruktion streiten mag, doch zuverlässig und leistungsstark waren die Loks in den meisten Fällen. Gegen Ende der KPEV-Zeit prägten Baugrundsätze wie hohe Kessellage und Belpaire-Stehkessel Maschinen wie die T20 (BR 95), P10 (BR 39) sowie die G12 (BR 58.10-21) und von letzterer abgeleitete Maschinen. Derer gab es gleich zwei, die um eine Achse gekürzten G8.3 (spätere 56.1) und die G8.2, bei der



Überarbeitung, die Zweite: Nach der 86 hat Tillig die preußische G8.2 wieder aufgelegt. Wie die BTTB-Lok heißt sie 562719.



Die bullige Erscheinung der 56 ist gut getroffen. Sorgen bereiten die Zurüstteile, da die Aufnahmelöcher zu groß sind.



man zwecks vereinfachter Unterhaltung auf das Innentriebwerk verzichtete. Zwischen 1919 und 1928 entstanden so immerhin 846 Stück, denn die DRG ließ eine beachtliche Anzahl nachbauen. Während die bei der DB verbliebenen Maschinen bis zum Ende der 1950er-Jahre ausschieden, blieben einzelne Exemplare bei der DR noch bis Anfang der 1970er-Jahre im Betrieb.

Vor über 30 Jahren, auf der Leipziger Herbstmesse 1976, präsentierte der VEB Berliner TT-Bahnen (BTTB) erstmals das Modell der 56.20-29 (siehe auch Rückspiegel in dieser Ausgabe). Obwohl in den Gehäuseabmessungen maßstäblich, mussten in Bezug auf Fahrwerk und Abstand Lok – Tender einige Kompromisse eingegangen werden; auch störten die allzu sichtbaren Lichtleitkabel den Gesamteindruck.

Es war Zeit, das immer noch ansprechende Gehäuse mit einem neuen Fahrwerk zu einem Modell für aktuelle Ansprüche aufzuwerten, und so können sich die TT-Freunde nach der BR 86 (siehe Ausgabe 12/2006) jetzt mit der 56

Tilligs 56 – neues Triebwerk, alte Kompromisse

über einen weiteren Relaunch freuen. Erwähnenswert ist dabei, dass Tillig die historische Triebfahrzeugnummer zitiert: 56 2719 hieß die Maschine vor 30 Jahren bei BTTB und heißt sie heute auch wieder.

Ins Auge fallen zweierlei Dinge: Zuerst natürlich das komplett neue Gestänge, das als die Krönung des neuen Fahrwerks betrachtet werden kann, und die Frontpartie, wo die freistehenden und funktionsfähigen Loklaternen überzeugen.

Ähnlich wie bei der 86 können auch an der 56 Zurüstteile angebracht werden. Dazu gehören Kupplungshaken, Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschlauchimita- →

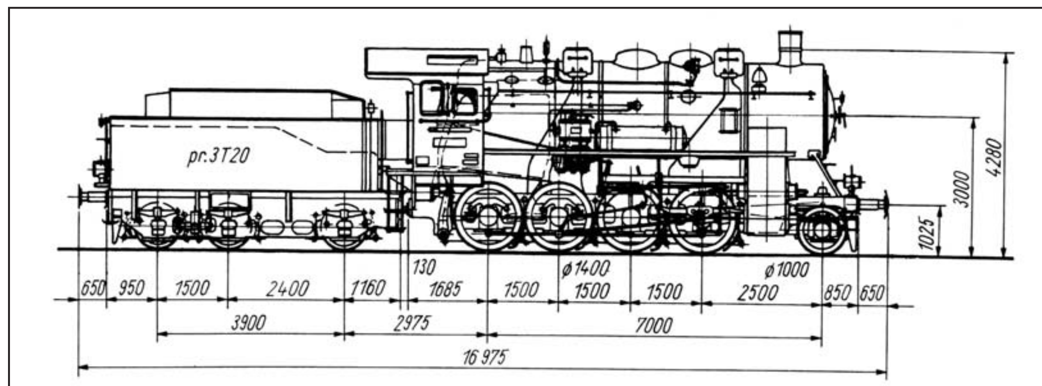


Motor, Getriebe und Brückenstecker erreicht man nach Abnahme von Gehäuse und Gewichtsblock.

Mess- und Datenblatt



56.20-29 (pr. G8.2) der DR von Tillig in TT



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Tillig, Sebnitz
Bezeichnung: 562719 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: III
Katalognummer: 02160
Im Handel seit: Juli 2007
Andere Ausführungen: DB Epoche III (Art.-Nr. 02161, III. Quartal)
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 126 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 267 mm
Kupplung: Vorn und hinten neue Tillig-TT-Standardkupplung; Kupplungsaufnahme gemäß NEM 358
Normen: NEM, CE
Preis: 184,90 Euro (Unverbindliche Empfehlung des Herstellers)

Elektrik

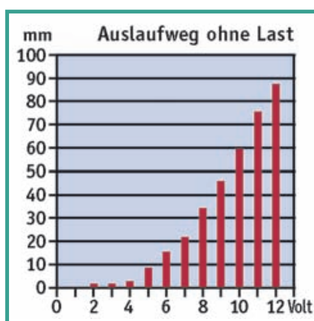
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer an allen Kuppelrädern sowie an zwei Tenderradsätzen
Motor: Fünfpoliger Mashima-Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 651

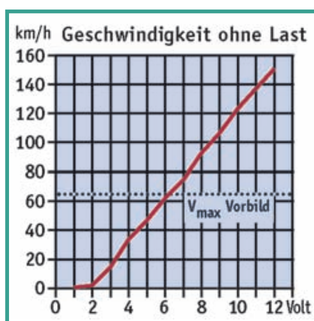
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Kuppelachsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier, auf B- und C-Radsatz
Zugkraft: Ebene: 20 Gramm (Zug mit 32 Achsen)
3 % Steigung: 15 Gramm (Zug mit 24 Achsen)
8 % Steigung: 12 Gramm (Zug mit 20 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Vorderes Lokschild abziehen, Gehäuse abnehmen, Schraube lösen, Gewichtsblock entnehmen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und des Gewichtsblocks gut zugänglich
Zurüstteile: Kupplungshaken, Bremsschlauchimitationen, Kolbenstangenschutzrohre
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	16975	141,5	148
Achsstand der Lok	7000	58,3	63,5
Treibraddurchmesser	1400	11,7	11,5
Achsstand des Tenders	3900	32,5	32,5
Höhe Schornstein über SO	4280	35,7	36,0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,5	<5	–
Kriechen	1,5	<5	–
U_{Nenn}	12	150	650
V_{max}Vorbild, 65 km/h	6,2	65	17
V_{max}Vorbild, 75 km/h	7,1	75	23

tionen. Dabei nehme man etwas Klebstoff zur Hilfe, denn noch immer schlackern diese Teile in den etwas zu großen Aufnahmelöchern!

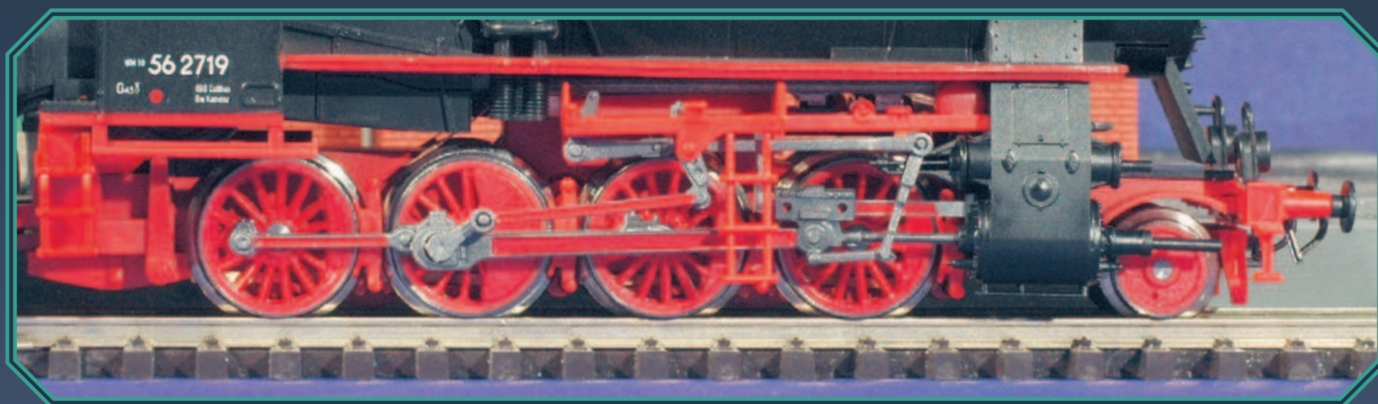
Gut gefällt trotz im Gehäuse integrierten Motors und Getriebes der freie Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk. Verwunderung löst hingegen die Verwendung von Scheibenrädern im Vorlaufradsatz, noch dazu mit zu kleinem Raddurchmesser, aus, zumal die Tenderradsätze im Durchmesser korrekt und selbstverständlich als Speichenräder ausgeführt sind.

Hinsichtlich der Maßstäblichkeit sind auch beim neuen Modell einige Kompromisse unumgänglich. So ist der sehr enge Radstand nur schwer nachzubilden. Da das adaptierte Fahrgestell der 86 Verwendung fand, ist der Gesamtachsstand über fünf Millimeter zu lang. Auch der nötige Abstand Lok – Tender sorgt für eine größere Länge über Puffer als der 1:120-Wert.

Nach einer Stunde Einfahrzeit fährt die Lok mit leichtem Eigengeräusch und leider auch etwas unrund über die TT-Testgleise. Sie fährt bei 1,5 Volt mit weniger als Schrittgeschwindigkeit an, erreicht bei etwas mehr als 6 beziehungsweise 7 Volt die Höchstgeschwindigkeit von 65 (75) Kilometern pro Stunde; einige Lokomotiven sind für den Personenzugdienst für die höhere Geschwindigkeit umgerüstet worden. Bei 12 Volt ist die 56 mit 150 km/h doch etwas hurtig unterwegs.

Der Auslauf ist mit knapp 9 Zentimetern aus 12 Volt und 15 (22) Millimetern aus den umgerechneten Höchstgeschwindigkeiten akzeptabel. Ab 1,5 Volt leuchtet ein stetiges, leider etwas zu gelbstichiges Licht. Schlusssignale hat die Lok nicht, die Beleuchtung ist jedoch mit Fahrtrichtung wechselnd.

Die Zugkraft ist ausreichend und dürfte auch Betrei-



Das überarbeitete, jetzt aus Kunststoff bestehende Gestänge gefällt. Der Scheibenradsatz ist vorbildwidrig und obendrein zu klein.

ber von großen Anlagen zufriedenstellen. 20 Gramm oder einen Zug mit 32 Achsen zieht das Modell anstandslos, und 20 Achsen in der Acht-Prozent-Steigung sind auch solide.

Die Demontage der Lokomotive ist nicht ganz ohne. Man entfernt zuerst das vordere Lokschild, was Fingerspitzengefühl und Kraft gleichermaßen erfordert. Anschließend hebt man das Gehäuse nach vorne und oben ab. Der freiliegende Gewichtsblock wird entfernt, nachdem die Schraube gelöst wurde; man achte auf die Drähte! Dann liegen der gekapselte Mashima-Motor und das Getriebe offen. Auch der sechspolige Brückenstecker, der durch einen Decoder ersetzt werden kann, ist vorne in der Lok zu erkennen.

Zur Zeit ist die DR-Variante lieferbar, in Kürze folgt die Version der DB (beide Epoche III). Eine abschließende Beurteilung ist nicht einfach, da – sicherlich konstruktiv bedingt – hinsichtlich Maßstäblichkeit und Fahrwerk zum Teil größere Kompromisse unausweichlich waren. Jetzt muss der TT-Liebhaber selbst entscheiden, ob ihm die neue 56 die empfohlenen 184,90 Euro wert ist.

Henning Bösherz

Lenz gehört zu den Schrittmachern auf dem Gebiet digitaler Steuerungstechnik: Das Set 100 kombiniert die Zentrale LZV 100 und den Handregler LH 100.

DIGITALES URGESTEIN

Zugegeben, das Lenz-Set 100 mit der Zentrale LZV 100 und dem Handregler LH 100 gehört nicht zu den Neuerscheinungen, doch ohne etwas vorweg zu nehmen, kann man sagen, dass sich das Digitalsystem noch immer auf der Höhe der Zeit befindet. Und das, obwohl die LZV 100 bereits 2002 erschien, der LH 100 gar 1993 auf den Markt kam. Selbst auf einen Handregler aus der Anfangszeit lässt sich per Update die neueste Softwareversion aufspielen.

Da Lenz mit dem Xpress-Net auf diesem Gebiet Pionier ist, erwirbt man absolut ausgereif-



Ein keineswegs altertümliches, sondern ausgereiftes System mit solide gefertigten Komponenten erwirbt man mit dem Set 100 von Lenz.

te Geräte. Viele Anwender schwören auf die Standfestigkeit der Komponenten im Dauerbetrieb, den sie auch auf den Verzicht auf Mehrsystemfähigkeit zurückführen. Diese Einschränkung ist auch zu verschmerzen, da das DCC-System die weltweit größte Verbreitung aufweist. Außerdem lässt sich die Lenz-Steuerung ganz zeitgemäß bis hin zur Computersteuerung erweitern.

Um ein funktionsfähiges System zu erhalten, muss man neben dem Set 100 auch noch einen Transformator kaufen. Solche hat Lenz im Sortiment, es eignen sich aber auch andere Geräte, die Wechsel- (14 bis 19 V) oder reine Gleichspannung (14 bis 27 V) abgeben.

Die Intelligenz sitzt bei Lenz in der LZV 100, die Zentrale und Verstärker in einem Gehäuse vereinigt. Dieses erweckt alleine schon wegen der großzügigen Verwendung von Metall den Eindruck dauerhafter Qualität. Allerdings würde es dem Einsteiger den Erstkontakt erleichtern, wenn die diversen Anschlüsse mit Klartext-Bezeichnung gekennzeichnet wären. Andererseits schließt man die Geräte normalerweise nur einmal an. Die Bedienmöglichkeiten des Set 100 sind noch immer auf der Höhe der Zeit. So verarbeitet die LZV 100 vierstellige, Adressen, steuert Fahrzeuge mit 14, 27, 28 oder 128 Fahrstufen, falls gewünscht auch in Mehrfachtraktionen, unterstützt die Hauptgleisprogrammierung (Programming on Main, PoM) und natürlich lassen sich auch Magnetartikel (Adressbereich 1 bis 1024) betätigen. Dass der Handregler zwölf Sonderfunktionen plus Licht schalten kann, sollte auch Besitzer von Sounddecodern zufriedenstellen.

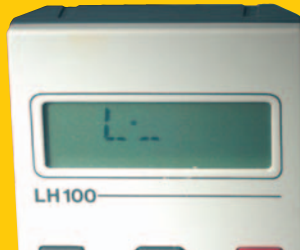
Eine Spezialität ist die Möglichkeit, die Ausgangsspannung (Werkswert 16 V) zwischen elf und 22 V in 0,5-Volt-Schritten einzustellen. Dadurch ist es möglich, die Ausgangsspannung auf Motoren und Decoder schonende Werte anzupassen. Die LZV 100 lässt den Betrieb einer analogen Lokomotive zu. Dabei ist zu beachten, dass deren Motor wegen der hochfrequenten Digitalspannung je nach Typ mehr oder weniger laut pfeift. Fahrzeuge mit Glockenankermotoren dürfen darum keinesfalls ohne Decoder betrieben werden. Bei anderen Motoren sollte man sich unbedingt beim Hersteller der Lok erkundigen. Da es beim Betrieb der analogen Lok keinen Decoder gibt, der die Spannung begrenzt, liegt in der höchsten Fahrstufe der an der Zentrale eingestellte Maximalwert an. Dieser sollte bei Motoren einer H0-Lok nicht über 14 V liegen.

Für weitere Xpress-Net-Anschlüsse auf der Anlage sind DIN-Buchsen (Bestell-Nummer LA 152) erhältlich. Die Platte trägt zwei fünfpolige DIN-Buchsen und eine für sechspolige Western-Stecker. So lassen sich beispielsweise Rocos Lok- oder Multimaus als Handregler im Lenz-System verwenden. Weitere LA 152 schließt man an der LZV an den Schraubklemmen L, M, A und B an. Da die LZV 100 die Befehle des LH 100 speichert, kann man den Stecker des letzteren ohne Zusammenbruch des Betriebes aus und in der nächsten Buchse wieder einstecken. Gerade bei Modulanlagen macht diese Funktion einen Funkhandregler entbehrlich.

Die äußere Form des Handreglers mag ja nicht mehr →



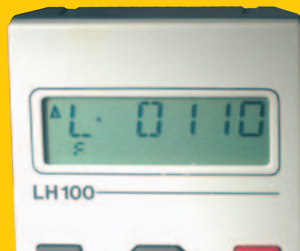
Lok aufrufen: Derzeit befindet sich Lok 3 im Zugriff.



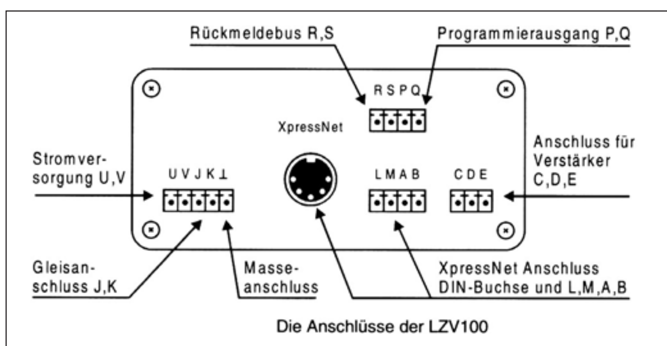
Nach Drücken auf „CL“ erscheint ein „L“ im Display.



Man gibt die neue Adresse ein und drückt „Enter“.



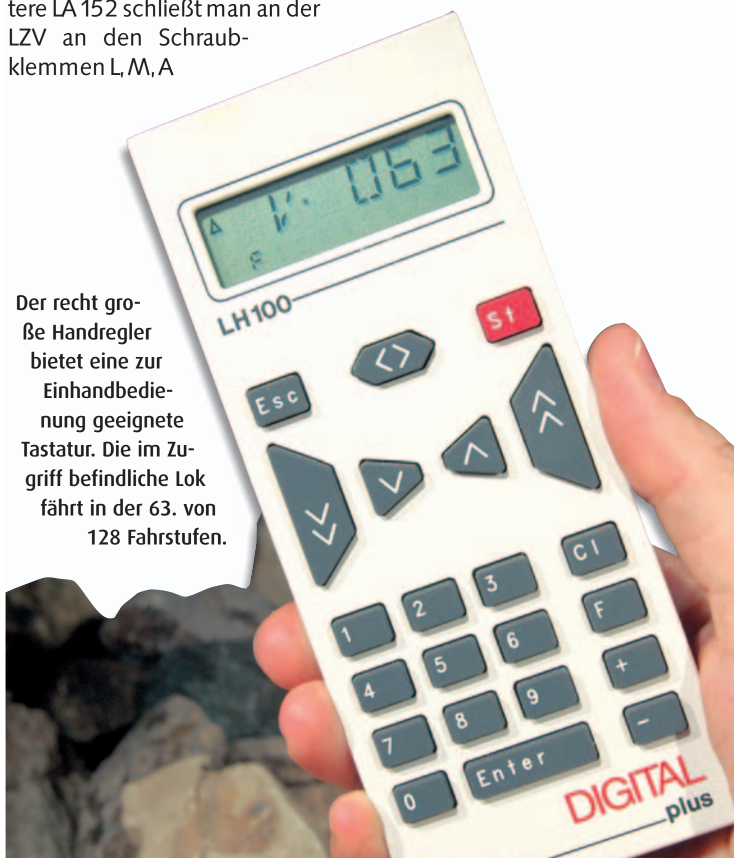
Nun ist die Lok mit der Adresse 110 im direkten Zugriff.



An der Rückseite der LZV 100 finden sich die diversen Anschluss-Buchsen.

Grundausstattung

- Set 100 (Art.-Nr. 60100) etwa 290 Euro
- Trafo, 15 V, 70 VA (Art.-Nr. 26000) etwa 40 Euro



Der recht große Handregler bietet eine zur Einhandbedienung geeignete Tastatur. Die im Zugriff befindliche Lok fährt in der 63. von 128 Fahrstufen.



Weichen schalten: Man blättert bis zum Punkt „S/W".

Bestätigung mit „Enter", Eingabefeld erscheint.

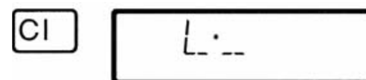
Eingabe der gewünschten Weichenadresse, „Enter" drücken.

Weiche 3 kann nun über „+" und „-" geschaltet werden.

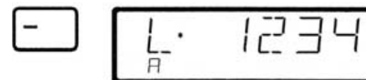
Die Soll-Stellung der Weiche wird rechts angezeigt.



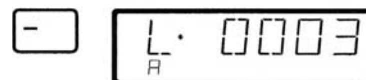
Derzeit befindet sich die Lok mit der Adresse 218 im Zugriff, bei der Licht und die Funktionen F1 und F5 geschaltet sind. Der Pfeil links oben zeigt die Fahrtrichtung an.



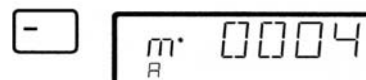
Mit „CL" löscht man die Anzeige.



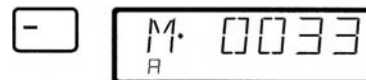
Die erste Lok aus dem Zentralenspeicher wird angezeigt. Das „A" in der unteren Zeile zeigt an, dass Sie sich in der Auswahl aus dem Zentralenspeicher befinden.



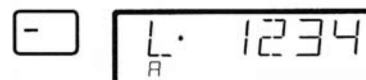
Jeder Druck auf die „-"-Taste blättert durch den Zentralenspeicher. Die beiden ersten Beispiele zeigen zwei einzelne Lokadressen.



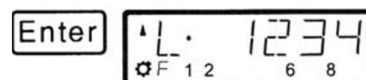
Dies ist ein Beispiel für eine in einer Mehrfachtraktion befindliche Lokadresse.



Hier wird eine Mehrfachtraktionsadresse zur Auswahl angeboten.



Blättern Sie bis zur Anzeige der gewünschten Lokadresse.



Mit „Enter" bestätigt man die Auswahl der Adresse und hat die Lok im Zugriff. Es werden Fahrtrichtung und Zustand der Funktionen angezeigt.

ganz dem modischen Zeitgeist entsprechen, doch ermöglicht der LH 100 die Bedienung mit einer Hand. Wer gerne rangiert, wird die Bewegungsfreiheit des 2,4 m langen Kabels zu schätzen wissen.

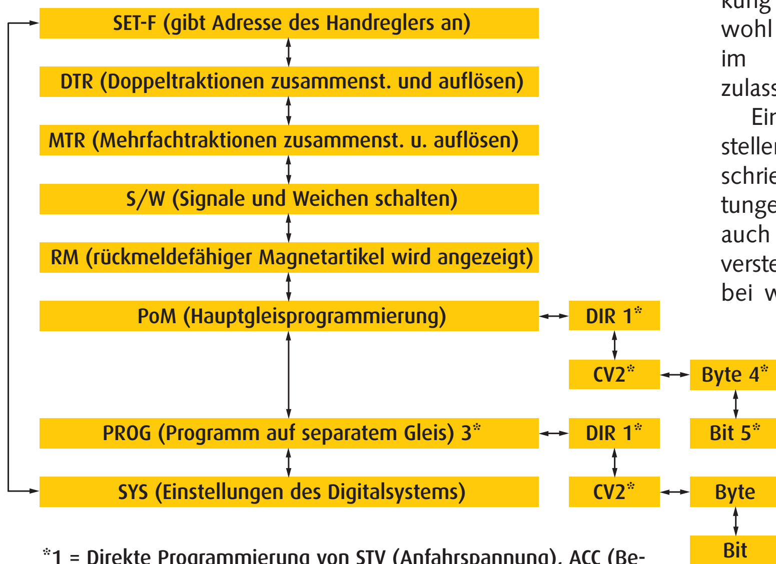
Die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Eine Lok ruft man auf, indem man die „CL"-Taste drückt, die Lokadresse eingibt und mit „Enter" bestätigt. Das Fehlen einer Informationsanzeige in Klartext ist der einzige Nachteil gegenüber Geräten der neuesten Generation. Andererseits kann man sich ja einen Zettel neben die Anlage legen, welche Lok welche Adresse hat. Wer nur zwischen zwei Loks wechselt, hat die Möglichkeit, die beiden Triebfahrzeugadressen je einem Speicher zuzuordnen und durch Drücken der Escape-(ESC-)Taste zwischen beiden hin- und herzuschalten. Wer seine Anlage mit dem Computer steuert, kann seinen Triebfahrzeugen im Rechner Namen geben, die dann auf dem Computer-Monitor angezeigt werden. Das übersichtliche Display des LH 100 versorgt den Modellbahner mit den wichtigsten Informationen (im Zugriff befindliche Lok, geschaltete Zusatzfunktionen, aktuelle Fahrstufe und durch einen nach oben oder unten zeigenden Pfeil auf der linken Seite die Fahrtrichtung).

Die Fahrstufen werden über Tasten gesteuert. Dabei gibt es auch zwei Tasten, mit denen man mehrere Fahrstufen überspringen kann. Die Fahrtrichtung ändert sich bei Druck auf die Pfeiltaste zwischen „Esc" und „St". Wenn sich einmal ein Unfall anbahnt, drückt man die Nothalt-Taste „St". Darauf bleiben alle Loks stehen, die Spannung liegt aber weiterhin am Gleis an. Nun kann man Geschwindigkeit und Fahrtrichtung der gefährdeten Fahrzeuge ändern. Auch das Schalten von Weichen ist möglich.

Ein Vorzug des LH 100 ist ein vergleichsweise übersichtliches Funktionsmenü. Dieses erreicht man über die Taste „F". Im Menü navigiert man mit „+" und „-", bestätigt wird mit „Enter", die Eingabe löscht man mit „CL", den Menüpunkt verlässt man mit „Esc". Eine weitere Vereinfachung würde nur eine Klartext-Anzeige bringen. Wenn man das Menü aufruft, erscheint immer der jeweils letzte besuchte Punkt. Wer also seine Weichen mit dem Handregler stellt, gelangt beim Druck auf „F" also sofort in den Magnetartikel-Modus.

Besitzer von Soundloks mit amerikanischen Decodern, deren Programmierung gelegentlich Probleme bereitet, können beruhigt zum Set 100 greifen,

Menüstruktur (erreichbar über „F")



*1 = Direkte Programmierung von STV (Anfahrspannung), ACC (Beschleunigung), DCC (Verzögerung), MAX (Höchstgeschwindigkeit), *2 = Einstellung der Konfigurationsvariablen (CV), *3 = Bei vielen älteren Decodern können Werte nur auf dem Programmiergleis geändert werden, *4 = Byteweise Programmierung: Für eine CV wird direkt ein Wert angegeben, *5 = Bitweise Programmierung: Unter einer CV (beispielsweise CV 29) wird ein bestimmter Schalter (Bit) ein- (Ziffer 1) oder ausgeschaltet (Ziffer 0)

da die Geräte ohne Einschränkung Werteänderungen sowohl im Hauptgleis- als auch im Programmiergleis-Modus zulassen.

Einen weiteren Pluspunkt stellen die verständlich geschriebenen Bedienungsanleitungen dar, mit deren Hilfe auch Einsteiger recht schnell verstehen, was in den Geräten bei welcher Eingabe vorgeht. Ein gutes Beispiel ist die Einleitung zum Themenbereich Programmieren, wo auf zwei Seiten etwas erläutert wird, zu dem mancher Autor eines Buchs über Digitaltechnik ein ganzes Kapitel benötigt.

Das Set 100 von Lenz bietet mechanisch solide und technisch ausgereifte Komponenten mit angenehmer Bedienbarkeit zu einem angemessenen Preis. *Jochen Frickel*

Technische Daten

LZV 100

- **Eingangsspannung 14 - 17 V Wechselspannung oder 14 - 27 V reine Gleichspannung**
- **Ausgangsspannung zwischen 11 und 22 V einstellbar**
- **Abmessungen 120 x 120 x 55 mm**
- **Adressbereich Lok 1 bis 9999**
- **Adressbereich Magnetartikel 1 bis 1024**

LH 100

- **Fahrzeug-Steuerung über Tasten**
- **Sonderfunktionen 12 + Licht**
- **CV auslesen und programmieren (byte- und bitweise), Page- und Registerprogrammierung**



Das Diorama von Jörg Behle ist im Harz angesiedelt. Man fühlt sich ans Bode- oder das Ilsetal erinnert!

Sanftes Dümpeln und *wildes Tosen*

Ein Rückblick auf das Seminar mit Michael Robert Gauß soll neugierig machen auf das diesjährige: 2006 stand die Modellierung von Wasser im Mittelpunkt.

Erneut gab es im vergangenen Jahr ein Modellbau-Seminar unter der Regie von MEB-Autor Michael Robert Gauß: Vom 30. September bis 3. Oktober 2006 ging es um die Gestaltung von Wasserfällen und Gewässern.

Teilnehmer aus der Bundesrepublik sowie aus dem benachbarten Ausland besuchten den diesmal sogar viertägigen Workshop in Tauberfranken. Am Ende waren sich dann alle einig: Der relativ hohe Zeitaufwand hatte sich gelohnt – und dies nicht nur aufgrund der mit eingerechneten Trocknungszeiten des Baumaterials. Für jeden Absolventen bestand die Möglichkeit, während des Seminars ein kleines Studien-Diorama anzufertigen. Einige hatten darüber hinaus sogar noch Teilstücke der eigenen Modellbahnanlage mitgebracht, um diese am Ort ausgestalten zu können.

Wie bereits beim Felsenbau-Workshop im Jahr 2005 sprechen die guten Ergebnisse auch diesmal wieder für sich – und den Erfolg des Seminars, das übrigens kurz-



In die kalte Jahreszeit verlegte Torsten Sauer sein gestaltetes Teilstück für eine H0-Anlage.



Hanspeter Fernkorn aus Bad Mergentheim tat es besonders die Gestaltung von Ufermauern an.

fristig in das nagelneue evangelische Gemeindezentrum von Markelsheim verlegt wurde.

Am Samstag, 30. September, startete das Programm mit einer Lichtbild-Einführung in die Materie. Die praktische Umsetzung begann anschließend mit der Vorbereitung des Geländes in Styropor-Schichtbauweise sowie Einpassung des anzufertigenden Wasserfall-Rohlings auf Plexiglas-Basis. Mittels verschiedener Klebstoffe und schneeweißer Watte erhielt dieser seine typische Form- und Farbgebung.

Der Sonntag stand im Zeichen der Felsen-Ausgestaltung, des Einbaus des Wasserfalls sowie der Formgebung sämtlicher horizontaler Wasserflächen aus Stuckgips. Gemütlich beschlossen wurde der Tag mit dem gemeinsamen Besuch eines traditionsreichen Markelsheimer Weinlokals sowie der Führung durch das gaußsche Dioramen-Lager.

Am Montag erhielt der Gewässergips zunächst seinen Basisanstrich mit verarbeitungsfertigem Gesso-Acrylkreidegrund, ehe die Wasserflächen mittels Acrylfarbe ihre illusionsreiche Tiefe erlangten. Nebenbei konnte man auch noch in Graniertechnik →



Jörg Behle (im blauen Kittel) und Torsten Sauer fertigen den Geländeunterbau.



Mit Palettmesser und Drahtbürste gestaltet Hanno Svarovsky aus Waren seine Modellfelsen.



Auch die Jüngsten wie Milena Gehringer zeigten ihr Talent.



Einen beeindruckend schäumenden Sturzbach schufen Dr. Hans-Jürgen Reinold und Sohn Max aus Stuttgart.



Kaskade und Tafelfelsen des Dioramas von Andreas Götz aus Dettingen erinnern an Welten jenseits des Atlantiks.



Torsten Sauer bearbeitet seinen Felsen mit dem Stechbeitel.



Werner Wild aus dem nahe gelegenen Miltenberg belebte sein Wasserfall-Diorama mit zahlreichen Accessoires und Maschinen.



Das Diorama von Jens Nielsen aus Dänemark entstand in 1:160.



Dr. Klaus-Dieter Wahl aus Kleinheubach spezialisierte sich auf die Nachbildung eines fürs Hochgebirge typischen Gletschers.

Schaumkronen nach Belieben auf die Wellenkämme aufbringen werden und die weitere Landschaftsausgestaltung in Angriff nehmen. Zur elektrostatischen Begrasung standen mehrere Geräte verschiedener Hersteller zur Verfügung.

Eine Führung durch den Weinort Markelsheim unter Leitung des Fremdenverkehrsvereinsvorsitzenden und Ex-DB-Mitarbeiters Heinz Bauer gestaltete die erforderliche Trocknungszeit recht kurzweilig.

Abends fuhr die Gruppe nach Blaufelden, um die H0-Modulanlage des dortigen Modellbahnteams sowie die noch im Bau befindliche, doch bereits sehenswerte Zweisystem-H0-Anlage Siegfried Gehringers zu besichtigen. Zudem präsentierte er eine raffiniert ausgeführte TT-Kleinstanlage.

Am Dienstag erfolgte der Auftrag des hochglänzenden Gemälde-Schlussfirnises auf sämtliche Wasserflächen, der ihnen letztlich ihre illusorische Nässe verlieh. Dank recht schneller Trocknung konnte die Restzeit frei nach Herzenslust zur weiteren Detaillierung der Landschaft genutzt werden. Als Bereicherung wirkte sich dabei wieder die Gegenwart der aus dem fränkischen Oberreichenbach stammenden Modell-Vegetations-Spezialisten Claudia und Manfred Wendel aus. Eine theoretische Wiederholung des praktisch Erlernten zum Mitschreiben rundete das Seminarprogramm schließlich ab. Am späten Nachmittag war dann für die inzwischen bereits schon nahezu freundschaftlich miteinander vertraut gewordenen Modelleisenbahner-Kollegen die Stunde des Abschieds gekommen.

In eigener Sache bleibt mir nun, meinen ganz besonderen Dank an die zahlreichen unermüdlichen Helfer zu richten, die wesentlich zum Gelingen dieses Seminars beitrugen. Dabei ganz besonders hervorzuheben ist, wie bereits im vergangenen Jahr, das großartige Engagement Marliese Gehringers, die für Kaffee und selbst gebackenen Kuchen sorgte und gemeinsam mit Claudia Wendel sowie der Markelsheimer Metzgerei Schieser stets um das leibliche Wohl sämtlicher Teilnehmer besorgt war. Ebenso gilt dieser Dank meinen Modellbauer-Freunden Siegfried Gehringer und Manfred Wendel, die mich aktiv bei der Betreuung der Seminarteilnehmer unterstützt hatten, sowie der Volkshochschule Bad Mergentheim für die begleitende Organisation.

Michael Robert Gauß



Abends wurde dem Modellbahnteam in Blaufelden ein Besuch abgestattet.



Christa Borgmann modellierte einen See mit Enteninsel und anschließendem Abfluss in den Untergrund.



„Zeit zur Begrünung“, sagte sich Werner Wild und vollendete alsbald sein Diorama.

Fotos: Gauß



Christa Borgmanns fertig gestalteter See schmückt künftig ein Anlagen-Eckstück.

Gemeinsam statt einsam

Sind religiöser Glaube und das Hobby Modelleisenbahn miteinander vereinbar? Das christliche Modellbahn-Team „cmt e. V." beantwortet diese Frage mit einem Ja.

Eigentlich wäre das christliche Modellbahn-Team „cmt" nun bereits 20 Jahre alt, hätte man nicht erst 1997 den offiziellen Eintrag ins Vereinsregister in Angriff genommen. Bereits seit 1987 gab es einen eher losen Zusammenschluss christlich orientierter Modellbahnfreunde auf privater Ebene. Dieser rief dann jedoch alles Weitere ins Leben.

Als Michael Kien die Idee hatte, christlichen Glauben und Modellbahnerei unter einen Hut zu bringen, hätte niemand die heutige Tragweite erahnen können: Mittlerweile betreuen bundesweit 18 Ansprechpartner und Regionalbeauftragte die Clubmitglieder nahezu flächendeckend.

Dass Glaube und Modellbahnhobby zusammenpassen, davon sind die Mitglieder des



Die Cmt-Freizeit im Mai 2007 in Ellrichhausen bot ein buntes Programm.

Die 39 vor Umbauwagen ist auch auf den Cmt-Modulen eine oft anzutreffende Garnitur.

„cmt“ überzeugt: Modellbahnbau sei eine kreative Freizeitbeschäftigung, welche, wohl vor allem beim Landschaftsbau, helfe, einen wacheren Blick für Gottes Schöpfung zu entwickeln. Zudem habe Gott den Menschen als einziges ebenfalls schöpferisch tätiges Lebewesen erschaffen, das diese Fähigkeit im Modellmaßstab bestens einsetzen könne.

Freilich ist alles Ansichtssache, was ja bekanntlich generell in Modellbahnkreisen zu höchst unterschiedlichen Überzeugungen führt.

Andererseits gibt es Modellbahnvereine schließlich wie Sand am Meer, da kann sich das „cmt“ als interessanten Impuls für die Szene betrachten. Schließlich spielen christliche Werte auch allgemein im abendländischen Alltag heutzutage sonst eine eher bescheidene Rolle.

So betreut das „cmt“-Franken-Regionaltreffen unweit von Rothenburg ob der Tauber ein von der Modellbahnerei begeisterter protestantischer Pfarrer: Gottfried Ehninger betrachtet sein Hobby als Quell der Freude, die er nur allzu gerne an seine Mitmenschen weitergibt. Und was läge da schließlich aus seiner Sicht näher als die aktive Mitgliedschaft im „cmt“?

Dabei mutiert die Modellbahnerei in diesem Verein →



Alle Bäume für die Module wurden eigenhändig angefertigt.



Das „cmt“-Mitglied Günter Rohn hatte die Idee zur Begrasung mit einem selbstgebauten Gerät.



Probefahrt nach Einschottern: Der Wagen links trägt das „cmt“-Logo.





Bis zum Feierabend gibt es noch ein wenig zu tun...



Ein Schwarzwald-Haus, wie es im Buche steht, gehört selbstverständlich dazu. Viele Szenen und Details beleben die Module nach dem süddeutschen Vorbild.


Das Schwarzwald-Bauerngehöft wird stilvoll ausgestaltet.


Holzlagerung gehört natürlich ebenfalls zum Anlagenthema, und so wird eine passende Szene gekonnt ins Modell umgesetzt.


Bei den Cmt-Regionaltreffen wird gern gefachsimpelt. Stets geben die Mitglieder ihre Bastelerfahrungen an andere weiter.

Viele Jahre war die 221 auf der Schwarzwaldbahn zu Hause. Auch Modelltunnel dürfen bei diesem Vorbild nicht fehlen.

Fotos: Gauß

auch keineswegs zum Tanz um das goldene Kalb. Das Hobby bleibt letztlich Mittel zum Zweck, nämlich nicht zuletzt der Freude am gemeinsamen Basteln. Und Gemeinsamkeit wird im christlichen Leben eigentlich seit den Zeiten der Urchristengemeinde besonders groß geschrieben!

Ihre christliche Prägung wollen diese Modellbahnfreunde und -freundinnen ohnehin nicht verbergen. So runden sämtliche Treffen auch gemeinsame Andachten und Mahlzeiten ab. Die vereinseigene Zeitschrift „FIB" (Freundes-Informations-Brief) informiert alle Mitglieder über sämtliche Aktivitäten.

Eine angenehme Erfahrung ist der kollektive Bau der beiden hier gezeigten Schwarzwaldbahn-Module im Maßstab 1:87 allemal gewesen. So verteilten sich sämtliche Arbeiten auf viele Schultern, ganz den persönlichen Begabungen entsprechend. Folglich konnte die Fertigstellung der Module in Rekordzeit bewältigt werden. Sämtliche eingesetzten Bäume wurden von Hand angefertigt!

Das Ergebnis spricht jedenfalls für sich und braucht sich nicht vor gleichartigen Modellbauresultaten zu verstecken.

Wer sich vorstellen kann, das christliche Modellbahn-Team „cmt" näher kennen lernen zu wollen, dem seien folgende Kontaktmöglichkeiten empfohlen: „christliches modellbahn team e. V.", Sathelstraße 9, 35708 Haiger, E-Mail cmtev@aol.com. Nähere Informationen finden sich auch auf der Homepage: www.cmt-ev.de.

Zünftig gefeiert wird das zehnjährige Bestehen übrigens vom 14. bis 16. September 2007 im Zuge einer dreitägigen Wochenend-Freizeit mit umfangreichem Programm im Haus Sonneck in Marburg an der Lahn.

Michael Robert Gauß

Schmalspurbahnen erschlossen nicht nur auf dem Festland ganze Regionen in verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht, auch Inseln wie etwa Spiekeroog vor der ostfriesischen Küste profitierten.

Spuren im Sand



Die Brücke zum Festland aus in den Grund gerammten Stämmen und Querträgern schützen am Übergang Steine vor den Wellen.

Die ersten Gleise der meterspurigen Bahn auf Spiekeroog wurden ab Juli 1885 als Pferdebahn vom Dorf zum Badestrand im Westen der Insel verlegt. Die im Watt verlaufende Bahn hatte eine Länge von 1,66 Kilometern mit fünf Haltestellen und wurde bis 1931 nur in der Sommersaison in erster Linie von Badegästen benutzt.
Am 1. Juni 1949 begann eine neue Epoche. Im Laufe der nun folgenden 32 Jahre Dieseltraktion – Dampf hat es auf Spiekeroog nie gegeben – wuchs der Fuhrpark durch Zukäufe meistens gebrauchter Loks und Wagen von Kleinbahnen aus ganz Deutschland.

Direkt durch die bei Sturmflut bedeckten Salzwiesen führt ein Teil der Strecke des Vorbilds.



Foto: Detlev Luckmann

Mit der Stilllegung der Bahn für den Personenverkehr am 28. Mai 1981 fand die gleichzeitige Eröffnung des neuen dorfnahen Hafens statt, der die Bahn überflüssig machte.

Günther Poppe begann mit dem Bau seiner Anlage 1998. Als darzustellenden Zeitraum wählte er die 70er-Jahre bis zum Betriebsende. Damit bestand die Möglichkeit, die Bahn im Zustand des maximalen Gleisstreckenausbaus von 3,3 Kilometern zu zeigen.

Um vom Modellhafen Bensersiel, der zur H0m-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Leer-Aurich-Wittmund (LAW) gehört, nach Spiekeroog zu gelangen, nutzt man das Fährschiff. Dabei kommt man an einer kleinen Sandbank, auf der sich eine Seehundkolonie tummelt, vorbei. Kurze Zeit später ist das Fährschiff „Spiekeroog III" auch schon am Anleger angekommen. Es herrscht ein buntes Treiben. Tagesbesucher, Campingfreunde, Inselbewohner und alle Güter, die der Versorgung der Insel dienen, werden über das Wasser herantransportiert. Die Inselbahn steht zur Abfahrt bereit.

Über eine hölzerne Jochbrücke führt die Gleisstrecke an Land. Kurz nach dem ersten Haltepunkt teilt sich die Strecke auf. Der östliche Zweig führt gerade zum Haltepunkt West. Kurz vor diesem Haltepunkt →

Anlagen-Steckbrief

22-teilige H0m-Segment-Anlage

Maße: 7,45m x 6,90m Schenkellänge, Segmentbreite 0,53m

Erbauer: Günther Poppe, Bremen

Bauzeit: 1998 bis heute

Epoche: IVa (70er Jahre bis Betriebsende 1981)

System: 2-Leiter-Gleichstrom

Gleislänge: Zirka 16 m

Gleismaterial: Bemo H0m

Rollendes Material: Kleinserienmodelle von Udo König, Eigenbauten, Umbau von Bemo- und Tilligmodellen

Betrieb: Digital mit LZV 100 von Lenz

Besonderheiten: Vorbildgetreuer Eigenbau des Schiffsanlegers und aller Gebäude

Anlagenthema: Schmalspurige Inselbahn

Vorbild: Inselbahn Spiekeroog



Der Dorfbahnhof mit seinem weit verzweigten Gleisnetz sorgt neben der Zugabfertigung auch für Rangierspaß.

Zeichnungslegende

1 Deichschart mit Fußgängerbrücke, dient als Hochwasserschutz, kompletter Eigenbau
2 Bahnhof-Güterschuppen, kompletter Eigenbau
3 Bahnhof-Empfangsgebäude, kompletter Eigenbau mit vorbildgetreuer Nachbildung der Buntglasfenster
4 Lokwartungshalle, kompletter Eigenbau, mit beweglichen Toren

vereinen sich die zwei Gleisstrecken wieder.

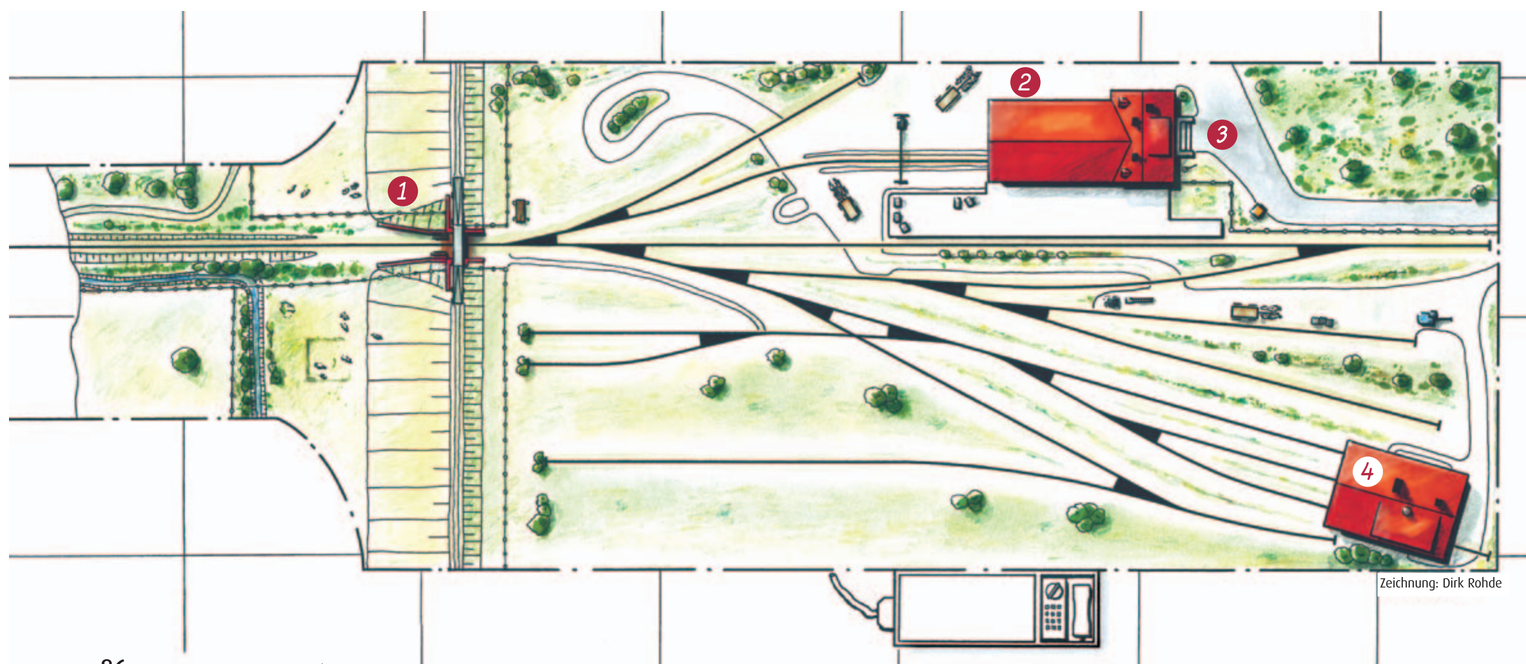
Der westliche Abzweig führt zum Materiallager des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA). Die Gleisstrecke teilt sich beim Materiallager nochmals auf, so dass zwei Züge aneinander vorbeifahren können. Alles, was für Reparaturen am Anleger oder an Küstenbefestigungen nötig ist, findet sich hier. Die Strecke führt weiter zum Bauhof des WSA. Reparaturhallen und Verwaltungsgebäude stehen hier, ein kurzes Stumpfgleis bietet einen Stellplatz für den Fuchs-Bagger, wenn das Verbleiben auf dem Anleger bei Flut zu riskant werden sollte.

Ein kurzes Stück weiter vereinigen sich die zwei Gleisstränge wieder und dann ist auch schon der Haltepunkt West erreicht. Nur eine kleine Wartehalle steht auf dem einfachen Bahnsteig.

Jetzt kommt nur noch eine Station, es ist der große Dorfbahnhof hinter dem Deich. Deshalb muss der Zug auch durch den engen Durchlass des Deichscharts fahren, der mit Ziegelsteinmauern befestigt ist. Bei Hochwassergefahr werden die Torflügel geschlossen und das andrängende Salzwasser sorgt dafür, dass das Tor sich nicht öffnen kann.

Im Bahnhof selbst herrscht reges Treiben. Besonders auffällig ist das Empfangsgebäude, da es als einziges bleigefasste Buntglasfenster hat, die eine Hansekogge und die alte Inselkirche zeigen.

Wer eine solche Anlage baut, muss sich darüber klar



Zeichnung: Dirk Rohde



Der Bauhof der WSA mit Werkstatt und Verwaltung liegt nicht weit ab vom Meer direkt hinter den Dünen.

sein, dass es so gut wie nichts in den Programmen der Hersteller zu kaufen gibt. Fast alles muss in Eigenregie entstehen. Das wiederum bedeutete, dass vor dem Bauen erst einmal die nötigen Unterlagen zusammenzutragen waren, das heißt, es bedurfte einiger Recherchearbeiten. Auch die Befragung von Zeitzeugen brachte gute Resultate.

Schließlich aber konnte Günther Poppe loslegen und begann mit dem Anleger. Die Spundwände stammen von Wegass, das (Papp-)Pflaster von Faller. Für die schweren Metallkanten, wie sie auf dem originalen Anleger zu finden sind, wurde Fotokarton benutzt. Rechtwinklig geknickt und aufgeklebt, mit schwarzer Farbe und später mit Rostfarbe gealtert, kommen sie ihrem Vorbild verblüffend nah. Der Steinschutzwall auf der Westseite besteht aus ganz normalem Straßenschotter.

Auch Holz kam zum Einsatz: Sowohl die realistisch abgenutzten Dalben als auch die komplette Pfahljochstrecke bestehen aus Rundhölzern und Vierkantleisten in verschiedenen Stärken. Die Trennung der zwei Segmente, über die sich der komplette Anleger erstreckt, wurde genau da vorgenommen, wo Anleger und Pfahljochstrecke aneinanderstoßen.

Ab der Stelle, an der die Gleise den Inselboden erreichen, →

Der Nachbau dieser Inselbahn ist eine Herausforderung an das Können des Modellbauers

Markanter Teil der Anlage ist die Pfahljochbrücke, über die die Bahn das Festland bzw. die Mole erreicht.



Das Fahrgastschiff Spiekeroog III ist ein Selbstbau in Kombination mit Bauteilen verschiedener Bausätze.


Am Deichschart schützt ein Tor bei Hochwasser das Hinterland nebst dem Bahnhofsgelände.


Am Materiallager der WSA teilt sich die Strecke. Hier lagern alle nötigen Stoffe für die Unterhaltung der Mole.

wurde die Gleisstrecke auf Brettchen verlegt, die sich durch Holzklötzchen 3,7 Zentimeter über die Oberfläche des Segmentkastens erheben. Dieser Höhenunterschied war nötig, um die Dünen zum Ufer hin abfallen lassen zu können, und auch für den Wassergraben in den Salzwiesen beim Haltepunkt West. Die Segmentkästen des Inselbahnhofs wurden dann gleich in dieser Höhe gebaut, so dass die Gleise dort direkt auf die Oberfläche geklebt werden konnten. Der Deich kaschiert geschickt den Höhenunterschied.

Aufgrund seiner Größe waren für den Bahnhof insgesamt neun unterschiedlich große Anlagenteile nötig. Während ein normales Segment 53 Zentimeter breit ist, beansprucht der Bahnhof die doppelte Breite.

Die Bahnhofsbauten entstanden aus dünnen Sperrholzbrettchen, die mit Pappmauerplatten von Faller beklebt wurden. Die Dachplatten sind von Kibri, die Schiefernachbildungen von verschiedenen anderen Herstellern. Durch die Dicke des Sperrholzes ließ sich in den Tür- und Fensteröffnungen leicht eine realistische Mauerstärke nachbilden. Die Fenster sind ein Eigenbau aus Evergreen-Profilen. Ein Foto der Buntglasfenster wurde mit dem PC bearbeitet und schmückt nun das Empfangsgebäude.

Kopfbahnhöfe sorgen für ausgiebigen Rangierbetrieb

Die zum Fuhrpark gehörigen Dieselloks mussten ebenfalls selbst gebaut werden. Durch die von den Herstellern zur Verfügung gestellten Originalpläne wurde die Arbeit aber bedeutend vereinfacht. Dennoch verging viel Zeit mit dem Umrechnen in 1:87, Zeichnen, Schneiden der Bleche und Löten. Teile wie Puffer und Lampen lieferte Weinert.

Manche Wagen konnten als Kleinserienmodelle von Udo König erworben werden, bei anderen genügte ein einfacherer Umbau, einige sind komplette Selbstbauten.

Bei den Schienen war die Sache einfach. Sie sind von Bemo, die Weichenantriebe von Pilz. Um ein problemloses Fahrverhalten der Schmalspurloks zu erreichen, sind die Weichenherzen ebenfalls elektrisch versorgt.

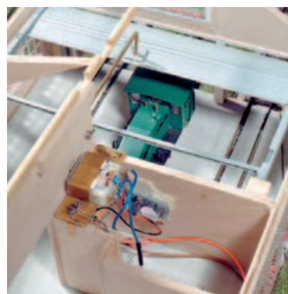
Zu Beginn wurde die Anlage analog gesteuert. Die erforderliche Steuerungselektrik wurde im Bereich des Anlegers in doppelter Ausführung eingebaut. Das war unumgänglich, da in diesem Bereich die Steuerung seitenrichtig von beiden Seiten möglich sein sollte. Um auf dem Gleisplan des Weichensteuerkastens erkennen zu können, in welche Richtung die

Ein Rolltor mit Funktion

Oftmals werden Gebäude durch große Rolltore verschlossen. Diese lassen sich auch im Modell funktionstüchtig mit vertretbarem Aufwand im Eigenbau erstellen. Dazu wird klare, selbstklebende Folie, wie sie für das Einschlagen von Büchern verwendet wird, mit der Klebeseite nach oben auf einer ebenen Fläche befestigt. Dann werden darauf entsprechend dimensionierte Kunststoffleisten, wie sie im Programm des englischen Herstellers Evergreen zu finden sind, in der benötigten Länge gelegt. Auch die oberen drei bis vier Streifen beklebt man von der Außenseite mit Folie. Zur Verstärkung wird dann nochmals ein weiteres Kunststoffplättchen aufgesetzt. Dieses Plättchen erhält das Loch, in das die Schubstange eingehängt wird. Das Rolltor ist so dimensioniert, dass dieser Teil von außen nicht zu sehen ist. Dann noch ein alufarbener Anstrich und fertig ist das Tor. Geführt wird es in u-förmigen Profilen. Der Antriebsmechanismus besteht im Wesentlichen aus Teilen eines Pilz-Weichenantriebs (ein anderer Antrieb lässt sich natürlich auch verwenden) und einem Stück Gewindestange (Meterware aus dem Baumarkt). Auf der Gewindestange, die über ein Ritzel und eine Schnecke gedreht wird, läuft eine Mutter, an der die Schubstange angelötet ist. Mit ihr wird das Rolltor auf- und zugefahren.



Das breite Rolltor der Fahrzeughalle hat Günther Poppe mit einer selbstgebauten Mechanik zum Öffnen und Schließen ausgestattet.



Die beim Vorbild hydraulischen Kranarme besorgen den Austausch der Container zwischen Schiff, Anleger und Eisenbahn.

Erbauerportrait

Günther Poppe **kam schon als Kind über Märklin in Kontakt mit der Eisenbahn. Jahre später stieß er bei der Suche nach Zubehör auf Gleichstrom-Schmalspurgleise.**
Diese neue Schmalspurwelt zusammen mit seinen Urlaubserinnerungen an die vielen Besuche auf Spiekeroog ließen ihn einen Teilnachbau der Inselbahn in Angriff nehmen.
Der Kontakt mit Udo König und so letztlich mit der ARGE LAW brachte die Entscheidung, dort Mitglied zu werden und die Inselbahn nachzubauen.



Weichen gerade gestellt sind, setzte Günther Poppe die Stellung des Kipphebels mit der Schaltstellung der Weiche in Beziehung. Damit konnte auf eine Signalisierung durch Leuchtdioden verzichtet werden.

Anfang 2003 hielt schließlich das Digitalzeitalter seinen Einzug. Ein LZV 100 sowie zwei Digital-Plus-Handregler von Lenz werden benutzt.

Stephan Geiberger



Am Rande der Schiffspassage ist eine Sandbank mit Seehunden die Attraktion für die Passagiere.

Fotos: Markus Tiedtke

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *Schiebeplanenwagen Rils 652 in H0*

Auf Basis des in der Probefahrt auf Seite 62 vorgestellten H0-Flachwagens Rs 683 wird auch ein Schiebeplanenwagen Rils 652 gefertigt, der vorbildgerecht Y25-Drehgestelle trägt. www.trix-online.de.



BRAWA ▸ *Donnerbüchse Cid, Packwagen Pw4ü Pr 16 der DRG und V23 der DR in H0*



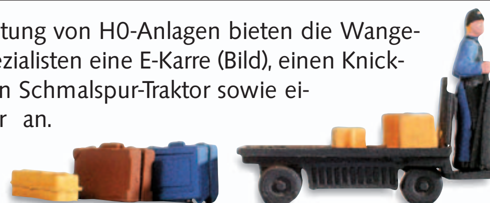
Freunde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) werden bei der H0-Neuheitenlieferung besonders gut bedacht. So rollen beispielsweise der Schnellzugpackwagen Pw4ü Pr 16 (2. Reihe links), der im Bild dahinter platzierte Cid und der Langholzwagen des Gattungsbezirks Regensburg (ganz links) an. Als Zugpferd ist die nun ebenfalls in DRG-Version lieferbare württembergische 75.0 prädestiniert. DR-Epoche-III-Bahner können die blaue V23 (Bild) zum Rangierdienst heranziehen. Die DR-Diesellok der BR 110 (Bild) in N zeichnet sich durch stimmige Formgebung, gute Fahreigenschaften und einen fairen Preis aus. www.brawa.de.

MAKAMO ▸ *H0-Bahnhof Bad Soden*

Das wunderschöne 1946 errichtete und seither mehrfach erweiterte Empfangsgebäude von Bad Soden im Taunus, gibt es als H0-Kartonbogen-Bausatz in der inzwischen bekannten Qualität von Ma-Ka-Mo. Der Wintergarten ist auch separat erhältlich. Info und Bestellung: www.makamo-modellbogen.de, Tel./Fax (0391)2580869.

NOCH ▸ *E-Karre und Kleintraktoren in H0*

Zur Ausgestaltung von H0-Anlagen bieten die Wangener Zubehör-Spezialisten eine E-Karre (Bild), einen Knicklenker- und einen Schmalspur-Traktor sowie einen Kleinbagger an. www.noch.com.



TILLIG ▸ *„Lausitzbahn"-Desiro in TT, SNCF-Weinkesselwagen in H0*



Die TT-Fahrzeugflotte erhält Zuwachs durch den Desiro der Veolia-Tochter „Lausitzbahn", vorbildgetreu und akkurat bedruckt mit den Logos der beteiligten Verkehrsverbünde VBB, ZVON und MDV (Bild).

Der zweiachsige Kühlwagen des Gattungsbezirks Berlin wird mit der Beschriftung einer Elberfelder Brauerei ausgeliefert. In H0 kommt der SNCF-Weinkesselwagen „Lautrec" in die Läden. Info: www.tillig.com.

US-Corner

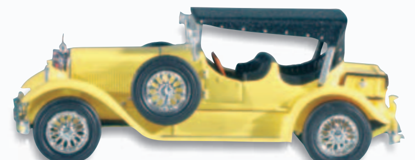
Viele Mikados (Achsfolge 2-8-2) erfreuten sich in den USA großer Verbreitung und eines langen Lebens. Die Chicago, Burlingon & Quincy beschaffte 1919 insgesamt 15 Exemplare der USRA Heavy Mikado (Bild 1), deren letztes erst 1957 außer Dienst gestellt wurde. In gewohnt hoher Qualität stellt Kato ein N-Modell der CB&Q-Mikado her. Kato-Modelle sind über Noch (www.noch.de) oder über Lemke-Collection (www.lemkecollection.de) erhältlich. Als wohlproportionierte H0-Modelle stellt Motor Max unter dem Label Fresh Cherries die Ford-Escort-Limousine von 1981 und den Ford Pinto von 1977 als extravaganten Kombi Cruising Wagon (Bild 2) vor. Die preisgünstigen Fresh-Cherries-Modelle sind über den spezialisierten Fachhandel erhältlich. Die abgebildeten Autos wurden von Gunters Car Company, Oldenburg, Tel. (0441) 5098197 zur Verfügung gestellt. „The Rock": Der bildlich gesprochen scheinbar allen Widrigkeiten trotzende Rufname der Chicago, Rock Island & Pacific konnte die Pleite der Bahn gegen Ende der 70er-Jahren nicht verhindern. Der moderate Verkaufspreis für Athearns H0-Modell steigert noch die Freude des Modellbahners an dem fein detaillierten Covered Hopper (Bild 3). Athearn-Modelle sind über Noch erhältlich .

HERPA ▸ *Ziegler-Löschfahrzeug und Willi-Betz-Sattelzug in H0*

Eine Formvariante (Dachbereich) stellt das Atego-Löschfahrzeug 20/16 (re.) dar. Die Mercedes-Actros-Zugmaschine der Willi-Betz-Spedition (li.) ist mit Rundumleuchten unterwegs. Für die Wandt-Spedition rollt ein Schiebeplanensattelzug mit Actros-Zugmaschine. www.herpa.de.

RICKO ▸ *Horch 930V und Mercedes 630K in H0*

Sparsam sollte man mit der Platzierung von Luxus-Autos auf der Epoche-II-Anlage sein. Damals waren die Käufer von Autos vom Schlage eines Mercedes 630K (re.) oder eines Horch-930V-Kabriolets nämlich rar. Im Gegensatz zu den Originalen sind die hervorragend detaillierten H0-Modelle aber noch erschwinglich. Info: www.busch-model.com.



MODELLBAHN AKTUELL

WEINERT ▸ *Böden für H0-Untersuchungsgruben*



Letztmals legt Weinert den H0-Schienenschleifzug auf, den man mit vier, zwei oder einem einzigen Wagen ordern kann. Die Waggons weisen Kurzkupplungsdeichseln mit NEM-Schacht auf und tragen Schleifklötze zur Modellgleisreinigung. Ebenfalls zum letzten Mal produzieren die Weinerts einen Umbausatz für Rocos BR 50, die so zur ölgefeuerten 50.40 mit Franco-Crosti-Ausrüstung wird. Die zu Peco-Untersuchungsgruben (H0 und N) passenden Wände und Böden (Bild) werden ebenso auf Dauer im Sortiment bleiben wie die H0-Fahrzeug-Hebeböcke und das Rohrblasgerüst Crailsheim (0, H0, TT und N). Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, www.weinert-modellbau.de.

HAPO ▸ *Bahnsteig-Abgang in H0, TT, N*



Für H0 (Bild), TT und N liefert Hapo aus Messing bestehende Fertigmodelle überdachter Bahnsteigabgänge. Ein Beschriftungsbogen liegt bei. Info: Hapo, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, www.hapo-bahn.de.

ADE ▸ *Epoche-III-Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn in H0*



In Epoche-IIIa-Ausführung liefert Ade den Schnellzugwagen C4ümg-54 (vorne) der Deutschen Bundesbahn. Nach der Klassenreform bezeichnete die DB den Vierachser als B4ümg-54 (hinten), was Willy Ade bei seinem exakt maßstäblichen H0-Modell natürlich nachvollzogen hat. Wie üblich sind die Waggons als Bausatz und gegen Aufpreis fertig montiert erhältlich. Info: Ade Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025)911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

BREKINA ▸ *Feuerwehr-ADK 6.3 und Barkas-Krankentransportwagen in H0*



Der in der DDR verbreitete Autodrehkran ADK 6.3 (hinten) erscheint nun auch als fein detailliertes Feuerwehr-Modell. Als Dresdner Kranken-Transportwagen des Deutschen Roten Kreuzes der DDR rollt der Barkas B1000 (2. v.l.) an. Als Cabrio-Limousine beziehungsweise als Targa (beim Vorbild mit herausnehmbarem Dach) präsentiert Brekina den Opel Olympia-Rekord (2. v.r.) und den Porsche 911 (re.). Das erste Modell der bei Brekina neu im Vertrieb befindlichen Marke Drummer ist der NSU-Fiat 1100 Spezial (li.). www.brekina.de.

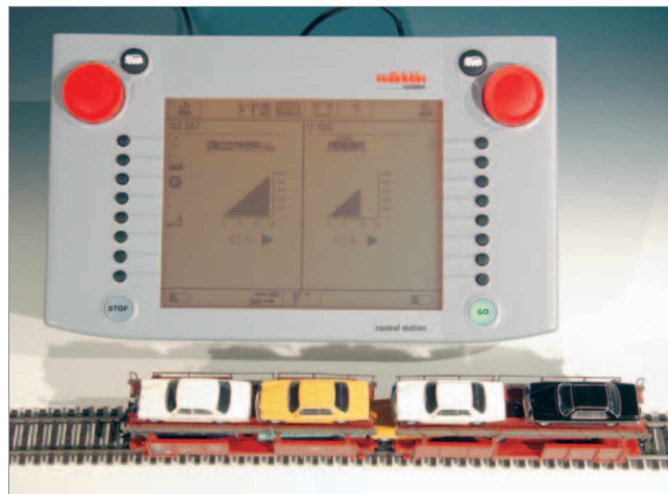
RAILTOP ▸ *SBB-Postwagen und DB-Epoche-IV-Schlafwagen in H0*

In gewohnt hervorragender Ausführung präsentiert Railtop den Schweizer Epoche-V-Postwagen Z4 (links) und den Zickzack-Schlafwagen WLAsüg(e), der nach der DB-Epoche IV (rechts) beschriftet ist. Der österreichische Speisewagen WRmz trägt ein verkehrsrot-umbragraues Farbkleid mit altem ÖBB-Logo, der Amz den aktuellen hellgrau-verkehrsroten Lack mit neuem Logo. www.railtop.eu.



MÄRKLIN ▸ *Aktualisierte „Central Station" und Autotransportwagen mit formneuen Mercedes-Strich-8*

Nach dem beim Hersteller durchzuführenden Update und natürlich bei neu ausgelieferten „Central Station"-Digitalzentralen (Bild) weisen die Geräte einen gesteigerten Funktionsumfang und eine übersichtlichere Bedienobefrläche auf, auf der beispielsweise die Geschwindigkeit nun auch in Ziffern angezeigt wird. Weit wichtiger ist dagegen die Möglichkeit, s88-Rückmelder anschließen zu können, oder dass man durch Interface und Schnittstelle Updates künftig selbst vornehmen kann und dass bald auch eine Anlagensteuerung per Computer möglich sein wird. Aufsteiger von der alten Zentrale 6021 werden sich über die Möglichkeit freuen, den Booster 6017 weiter verwenden zu können. Auch Automatikschaltungen wie Pendelzugsteuerungen, Blockstellenbetrieb und Schattenbahnhofsteuerungen lassen



sich realisieren. Den Märklin-H0-Themenbereich „das Werk" erweitert das Set mit einem Laes-Doppelwagen (Bild), der mit vier weitgehend aus Metall gefertigten Mercedes-Strich-8-Limousinen und ebensovielen Coupés dieses Typs beladen ist. Für 60 Jahre Unicef wirbt eine 101 der DBAG. Vom Verkaufs-Erlös gehen 25 Euro an die Kinderhilfsorganisation. Die im Längenmaßstab 1:93,5 hergestellte 26,4-m-Schnellzugwagenserie ergänzen die beige-ozeanblauen Typen Büm, ABüm und Aüm. Ein Set enthält eine blaue (Epoche III) und eine schwarze (Epoche IV) Ausführung der DB-Baureihe 03, wobei Märklin auf Bauartänderungen bei der blauen Lok (beschriftet als 03.10) verzichtet hat. Zur blauen 03.10 passt übrigens das Dreier-Set „Merkur", das in Kooperation mit Fleischmann entsteht. Sowohl die beiden Zweite-Klasse-Sitz- (an einem Ende) als auch der Speisewagen (beidseitig) sind mit elektrisch leitenden Kupplungen ausgestattet, so dass bei der Nachrüstung mit einer Innenbeleuchtung nur einer der drei mit einem Schleifer versehen werden muss. Als Modell-Auto-Fertigmodell produziert Märklin ein Stromlinien-Coupé im Maßstab 1:16. Das Modell weist eine funktionsfähige Lenkung, einen Uhrwerkmotor und beleuchtbare Scheinwerfer auf. Leider erst kurz nach Redaktionsschluss traf das H0-Modell der 05 003 ein. Eine ausführliche Vorstellung folgt in der nächsten Ausgabe. www.maerklin.de.

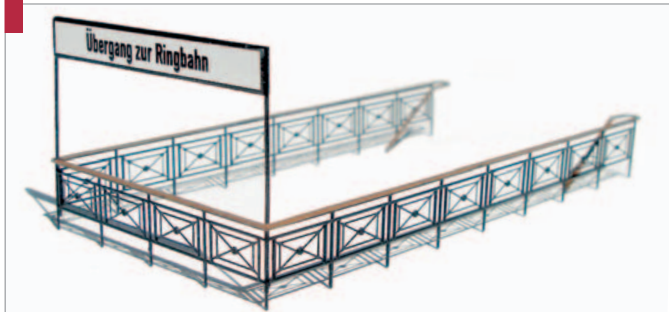
MODELLBAHN AKTUELL

PREISER ▸ *Grillparty und Trecker in H0*

Zu einer Grillparty treffen sich zehn Preiserlein (Bild) und lassen es sich gut gehen. Die Feier fand möglicherweise anlässlich der beendeten Restaurierung des Schleppers (Bild) statt, der vor einer Walze seine Kraft demonstrieren darf. Zum Themenbereich fotografierende Eisenbahnfans erscheinen ein H0- und ein TT-Set. www.figuren.de.



MEISTERMODELL ▸ *Geländer für H0-Bahnsteige*



Aus feinsten Messingätzteilen entstehen zwei H0-Geländereinfassungen und zwei Wegweiser inklusive Beschriftungen für Bahnsteig-Treppenabgänge (Bild). Ergänzend bietet Meistermodell ein Set, bestehend aus Stationsschildern und weiterer Bahnhofsausstattung samt Beschriftungen, an. Info: Meistermodell, Berliner Str. 7, 13187 Berlin, Tel. (030)49307849, www.meistermodell.de.

FLEISCHMANN ▸ *Tunnelputzerzug in H0*

Unglaublich, aber wahr: Einen solchen Tunnelputzerzug (Bild) gab es in der Schweiz wirklich. Beim Fleischmann-Modell kommt allerdings kein Dreikuppler, sondern die altehrwürdige schwarze Anna zum Zuge. Die einmalige Sonderserie erscheint anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Gotthardbahn". Eine Farb- und Beschriftungsvariante stellt die DR-Version des Viehverschlagwagens der Gattung V der DR dar. Ebenfalls für H0 liefern die Nürnberger einen Neigetechnik-ICE (Set mit Triebköpfen; Mittelwagen einzeln) der ÖBB. 0e-Bahner werden mit zwei Magic-Train-Wagen (Bild) bedacht, die mit Anschriften des Feuerlöschzuges des Bw Cranzahl versehen sind. Kurz vor Redaktionsschluss traf noch das analoge N-Startset des Jahres ein, das eine BR 64, drei Donnerbüchsen, drei Güterwagen, ein Gleisoval mit Bogenweichen, Trafo und einen Fahrregler enthält. Anlässlich des Jubiläums „120 Jahre Fleischmann" wird das Set zu einem besonders günstigen Preis angeboten. Eine ausführliche Vorstellung erfolgt in der nächsten Ausgabe. www.fleischmann.de.





MÄRKLIN

LGB-Übernahme

● Mit ihrer Zustimmung machte die Versammlung der Gläubiger des Ernst-Paul-Lehmann-Patentwerks, der 2006 in Konkurs gegangenen offenen Handelsgesellschaft (OHG), am Donnerstag, 26. Juli 2007, den Weg frei für die LGB-Übernahme durch Märklin. Der Verkauf wesentlicher Aktiva, so war zu erfahren, deutet gleichzeitig darauf hin, dass die Immobilien nicht zur Disposition standen. Ob so der Standort Nürnberg eine Zukunft hat, bleibt vorerst ungewiss.
Mit dem Zuschlag an Märklin hatte die Hornby-Gruppe, zuletzt einziger Mitbewerber um den Lehmann-Verkauf, das Nachsehen. Piko hatte sich schon vor längerem aus dem Bieterkampf zurückgezogen.
„Mit der Übernahme von LGB erschließen wir uns eine neue Kundengruppe und ergänzen unser Produktprogramm", äußerte sich Märklin-Chef Axel Dietz zufrieden. Die Göppinger sind damit bis auf TT und 0 in allen gängigen Nenngrößen vertreten.
Die Gartenbahn-Produktion, die seit Monaten ruhte, soll noch in diesem Jahr wieder-aufgenommen werden. Er sei überzeugt, dass man schon bald wieder LGB-Modelle an den Handel liefern könne, gab sich Dietz durchaus optimistisch.

3. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Auf nach Markelsheim

● Am Wochenende des 6. und 7. Oktobers 2007 lädt Michael Robert Gauß wieder zum Modellbau-Seminar ein, das erneut in Kooperation mit dem MODELLEISENBAHNER, dem Eisenbahn-Romantik-Club sowie MRG-Veranstaltungen und der Volkshochschule Bad Mergentheim durchgeführt wird. Der Veranstaltungsort Markelsheim liegt im Taubertal zwischen Tauberbischofsheim und Rothenburg und kann bequem per Bahn mit Regionalexpress Lauda – Crailsheim oder mit dem Auto erreicht werden. Die rechtzeitige Buchung einer Übernachtungsmöglichkeit wird empfohlen, wobei die Verwaltungsstelle Markelsheim unter Telefon (07931) 2610 (werktags 8 bis 12 Uhr) gerne behilflich ist. Wir empfehlen als Anreisetag Freitag, den 5. Oktober. Am Samstag startet das Seminar um 10 Uhr im neuen evangelischen Gemeindezentrum von Markelsheim, wo auch für Speisen und Getränken gesorgt wird. Jeder Teilnehmer hat im Laufe der beiden Tage Gelegenheit, ein kleines Diorama anzufertigen. Begonnen wird mit der Verlegung eines Flexgleises, das gealtert und anschließend fachgerecht eingeschottert wird. Es folgt die Gestaltung des Geländes sowie der Straßen und Wege. Verspachtelt wird noch am selben Tag. Um etwa 18 Uhr klingt der erste Seminartag in gemütlicher Runde aus.



Auch das Hirschsprung-Diorama darf als Vorlage dienen.

Sonntags geht es dann an die Feingestaltung der Straßen und Wege sowie die farbliche Optimierung der Gleistrasse. Es folgen die Begrünung sowie die weitere Ausschmückung der Landschaft. So steht der Sonntag dann ganz im Zeichen des kreativen Umgangs mit Farben und Streumaterialien. Abschließend werden die interessantesten Arbeiten wieder zur Präsentation im MODELLEISENBAHNER fotografiert. Selbstverständlich können sämtliche Dioramen nach Seminarende mitgenommen werden. An einem der Nachmittage bietet der Fremdenverkehrsverein Markelsheim eine Führung durch den Weinort an. Desweiteren sind eine Besichtigung der Weingärtnergenossenschaft Markelsheim mit anschließender Weinprobe sowie ein Besuch eines der örtlichen Modellbahnvereine möglich.

Anmeldung

Anmeldeschluss ist der 15. September 2007. Mit gleichzeitiger Überweisung der Seminargebühr von 120 Euro bestätigen Sie Ihre Teilnahme. Abonnenten des MODELLEISENBAHNER sowie Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder zahlen nur 110 Euro. Achtung: Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, melden Sie sich deshalb frühzeitig an bei: Volkshochschule Bad Mergentheim, Tel. 07931/57138 (Montag 10 bis 16 Uhr, Dienstag und Donnerstag 10 bis 13 Uhr, Mittwochs 11 bis 17 Uhr, Freitag bis Sonntag geschlossen), Fax: 07931/57272, E-Mail: vhs@bad-mergentheim.de. Die Kursnummer des Modellbau-Seminars (bitte bei Anmeldung und Überweisung angeben!) lautet 72m-299. Bankverbindung: Volkshochschule Bad Mergentheim, Konto Nr. 1001890, Sparkasse Tauberfranken, BLZ 67352565.



Alle drei Themenbereiche lassen sich auf einem Diorama gestalten.

Materialliste MRG-Seminar „Straße, Feldweg, Schienenstrang":

Von den Teilnehmern selbst mitzubringen:

- Ein bettungsloses Flexgleisstück
- Gegebenenfalls Kleinbohrmaschine und Trennscheiben
- Kleine Schraubendreher bzw. Reißnadel
- Gleisschotter (empfohlen: ASOA Granitschotter)
- Stecknadeln
- Leere kleinere Plastikflasche, eventuell Trichter
- 1 mm starke Pappe
- Kork (etwa 5 mm stark) als Gleisunterbau
- 1 Stück 6-mm-Depronplatte (erhältlich im Tapetenfachhandel) oder Sperrholzrest (dann bitte auch eine Stichsäge!) als Straßenunterbau
- Fein gesiebte und entkeimte Erde (beispielsweise im Backofen oder in der Mikrowelle erhitzen), keine Blumenerde!
- Gegebenenfalls Traktormodell (im passenden Maßstab) für Reifenspuren
- Satz Acryl- oder Plakafarben (Schwarz, Weiß, Ocker, Gelb, Grün, Blau, Rot)
- 500 ml braune Abtönfarbe
- Gebrauchsfertiger Acryl-Kreidegrund (z. B. Gerstäcker „Gesso")
- Schleifpapier in feinen Körnungen, inklusive Schleifklotz
- Rostfarbener Mattlack (z. B. Revell Nr. 83), passende Verdünnung
- Holz-Weißleim in größerer Menge
- 1 bis 2 Packungen Moltofill (Innenspachtel) zu 500 g
- Sekundenkleber
- Alleskleber (z. B. Uhu-Kraft)
- Gegebenenfalls Heißklebepistole mit Klebestiften, Verlängerungskabel
- Stärkerer Draht oder Zahnstocher
- Diverses Streumaterial (Schaumstoffflocken, Quarzsand, Grasfasern)
- Modell-Buschwerk und Bäume, anderes Ausschmückungsmaterial
- Bastelmesser, Pinzette, Schere
- Haar- und Borstenpinsel verschiedener Stärken, gegebenenfalls kleine Farbwalze aus Schaumstoff
- Verschiedene Lappen
- Schwamm
- Blumensprüh-Zerstäuberflasche, Spülmittel, Pipette mit weichem Gummiball
- Gummibecher, diverse Spachtel, Wasserbecher, Pappteller zum Mischen der Farben, Wachstuch oder Folie zum Abdecken des Arbeitstischs

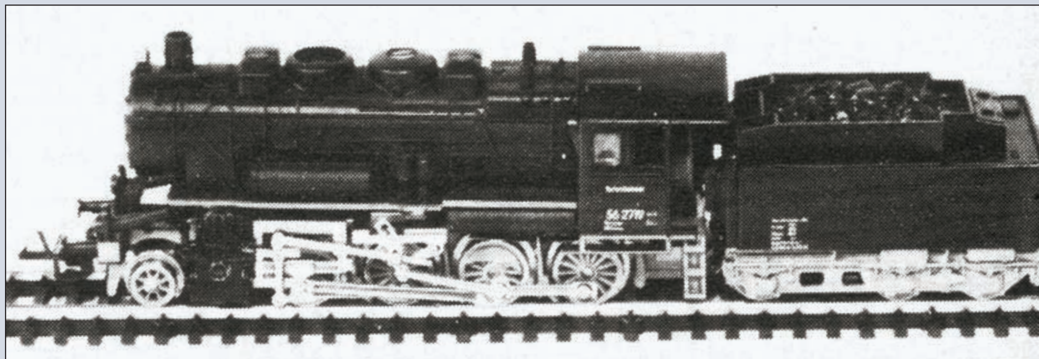
Folgende Materialien werden vor Ort gestellt und sind im Seminarpreis enthalten:

- Grundplatte aus Pressspan
- Holzmehl
- Gips
- Styroporplatten

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 31 JAHREN: *Baureihe 56 in TT*



Jahrelang hatten TT-Freunde in der DDR nur die Wahl zwischen der 23 (später 35), 81 und 92, wenn es um Dampflokomotiven ging. Auf der Herbstmesse präsentierte der staatliche VEB Berliner TT-Bahnen die BR 56 als erste eigenständige Modellentwicklung der Nach-Zeuke-Zeit. Bereits im Messebericht in Ausgabe 10/1976 schwärmte der MODELLEISENBAHNER: „...endlich einmal wieder ein Dampflokmodell, das alle bisherigen übertrifft. Eine gute Nachbildung ist mit einer hervorragenden Zugkraft gepaart...“ In der Dezemberausgabe wurde das Modell ausführlich vorgestellt. Die Begeisterung der Redaktion war anscheinend so groß, dass die 56 gleich dreimal nacheinander als damals übliche Titelvignette erschien!

HILFERUF

Schwer getroffen

Der Modelleisenbahnclub Einsiedeln (MECE) wurde von den schweren Unwettern, die in der Nacht vom 20. auf den 21. Juni 2007 die Region Einsiedeln in der Zentralschweiz heimsuchten, arg betroffen. Insbesondere die MECE-Gartenbahnanlage am Dorfrand von Einsiedeln wurde schwer beschädigt. Die noch im Bau befindliche Anlage liegt normalerweise idyllisch zwischen der Bahnstrecke der schweizerischen Südostbahn und dem Fluss Alp am nördlichen Ortsausgang. Auf ihr konnten bis zur Unglücksnacht Fahrzeuge der Spurweiten 5-Zoll (127 mm) sowie $7^1/_4$-Zoll (184 mm) fahren. Der starke nächtliche Gewitterregen ließ sämtliche Flüsse der Region stark anschwellen. Der Fluss Alp trat im Bereich der MECE-Gartenbahnanlage über die Ufer. Fast sämtliche Gleisanlagen liegen unter einer dicken Schlammschicht und wurden teils unterspült. Drei Loks versanken in Wasser und Schlamm. Sogar das Bahnhofsgebäude wurde von seinem angestammten Platz weggetragen. Das Aufräumen wird viel Zeit in Anspruch nehmen und schweres Gerät erfordern. Der MECE bittet um Verständnis, dass in diesem Jahr und bis auf weiteres keine Züge mehr fahren können. Sämtliche Fahrtage sowie das bereits ausgeschriebene Clubfest werden abgesagt. Angesichts der erheblichen Schäden bittet der Club um Spenden: Kto.-Nr.: (IBAN) CH12 8136 1000 0317 0084 1, Raiffeisenbank Einsiedeln, zu Gunsten Modelleisenbahnclub Einsiedeln, Vermerk: Unwetter. Weitere Infos: MEC Einsiedeln, Postfach 314, CH-8840 Einsiedeln, Internet: www.mece.ch.



Als die Flut abgezogen war, bargen die Vereinsmitglieder sofort die verbliebenen Fahrzeuge, bevor sich der Schlamm steinhart verfestigt hatte.



Die abziehende Flut hinterließ Tonnen von übelriechendem Schlamm und Geröll auf dem Vereinsgelände und riss Teile der Anlage mit sich.

Das sonst idyllisch dahinplätschernde Flüsschen Alp trat nach sintflutartigen Regenfällen am 21. und 22. Juni 2007 über die Ufer.



Fotos (3): R. Heeb

ADE

„Wir sind zufrieden“

● Willy Ade gehört zu den Modellbahn-Urgesteinen und prägt die Szene seit mehr als 50 Jahren. Heute liefert Ade hochwertige H0-Modelle von DB-26,4-m-Schnellzugwagen vorwiegend als Bausatz.

MEB: Die Umsätze in der Branche werden allgemein als seit Jahren leicht rückläufig beschrieben. Inwieweit betrifft das auch Ihre Firma?

Willy Ade: Meine Modelle unterscheiden sich in der Ausführung seit jeher von denen anderer Hersteller. Folglich ist mein Kundenkreis auch ein anderer, weshalb wir bislang keinen Nachfrage-Einbruch zu beklagen haben.



Foto: Frickel

Willy Ade konstruiert und fertigt hochwertige H0-Schnellzugwagen, die seit Jahrzehnten den Maßstab für Großserienmodelle setzen.

MEB: Wie beeinflussen von Mitbewerbern auf den Markt gebrachte Modelle desselben Vorbilds das Kaufverhalten?

Willy Ade: Wir haben das Glück, dass solche Neuerscheinungen uns nicht treffen, was auch an der Detail-Qualität unserer Wagen liegen mag. Als wir einen Teil der Wagen in den 70er-Jahren konstruiert haben, waren wir an die Grenzen des technisch und preislich Möglichen gegangen. Natürlich könnte man heute noch mehr Details, gerade im Innenraum umsetzen, was aber mit rapide steigenden Kosten verbunden wäre. Bei einer Auslagerung der Produktion nach Fernost würde meiner Meinung nach, unser wichtigstes Kapital, das Knowhow, exportiert. Man kann dort zwar die Modelle etwas günstiger fertigen, doch fallen hier die Arbeitsplätze weg.

MEB: Welche Modelle planen Sie in der näheren Zukunft?

Willy Ade: Der Mitteleinstieg-Steuerwagen ist bis auf die Stirnbeleuchtung fertig. Unsere Kunden erwarten eine ansprechende Ausführung und deshalb produzieren wir erst, wenn ich eine platzsparende Lösung gefunden habe. Danach rollt die große Familie der als Silberlinge bekannten Nirosta-Wagen an, die zur Zeit technisch neu gestaltet werden.

MEB: Vielen Dank für das Gespräch!



MESSE-KALENDER

12.–14. OKTOBER 2007:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

1.–4. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

9.–11. NOVEMBER 2007:
Hobby, Freizeit, Spiele und Modellbau auf der Chemnitzer Herbstschau.

15.–18. NOVEMBER 2007:
Modellbahn & Modellbau Süd, Stuttgart.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Modellbauwelt, Hamburg.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Bremen.

NOCH

Modellbauwettbewerb

● Herbst und Winter sind traditionell die beliebtesten Jahreszeiten für den Modellbau. Darum startet Modellbahnspezialist Noch am 15. Oktober 2007 den Wettbewerb „ich baue meine Lieblingsszene“. Bis 4. April 2008 haben Sie Zeit, kreativ tätig zu werden. Da sich die gestaltete Szene auch auf der Anlage befinden darf, bittet Noch, vier bis zehn Fotos einzusenden. Die interessantesten Ergebnisse werden im MODELLEISENBAHNER vorgestellt. In der nächsten Ausgabe werden wir Teilnahmebedingungen und Gewinne ausführlicher vorstellen. Anmeldungen halten an der Aktion teilnehmende Fachhändler für Sie bereit. Weitere Informationen gibt's im Internet unter: www.noch.de.



Foto: Noch

Eine kleine Szene wie diese lohnt sich schon, zu gestalten, zu fotografieren und als Wettbewerbsbeitrag bei Noch einzusenden.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Telefon (07524) 9705-40 oder
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 45,40 €
Schweiz: 86,70 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Die Allzwecklok der Bundesbahn

Die meistgebaute deutsche Einheits-E-Lok: Ursprünglich für den Güterverkehr gedacht, entwickelte sich die E 40 zu einem universell einsetzbaren Zugpferd.

Anno 1930 zum Drachenfels

In der Talstation der realen Zahnradbahn erklimmt die umgespurte H0-Version ein Mini-Siebengebirge.



Foto: Tiedtke



Foto: Joachim Schmidt

Außerdem

F-Zug-Legende

Märklins H0-Modell für Insider, die 05 003, stellt sich den objektiven Anforderungen der Testanlage.

Schienenkompetenz

Der Bahnpark Augsburg auf dem Gelände des ehemaligen Bw soll ein Wartungszentum erhalten.

Unterm Doppeladler

Alles andere als alltäglich: Einen K.u.K-Lazarettzug bildet Hubertus Müller in H0 nach.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Oktober-Heft erscheint am **19. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Chocholaty

Kneipen-Tour

Auf Basis eines Kibri-Bausatzes entwickelt Jörg Chocholaty eine für die Nachkriegszeit typische kleinstädtische Gastwirtschaft.

Berliner Ostkreuz wird umgebaut

Das Warten hat ein Ende: Der große S-Bahn-Knoten Berlins wird zum modernen S- und Regionalbahnhof.

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de

Tempo-Verlängerung

Aus dem Weinert-Bausatz der G 8.1 mit Laufachse entsteht die 56234 des Bw Pasewalk.



Foto: Rainer Albrecht



Foto: Wollny